

مكتبة الامام
المسجد النبوي

المشروعات
القومية الكبرى
١ - شرق اليونان
٢ - شرق المتوسط



المشروعات القومية الكبرى

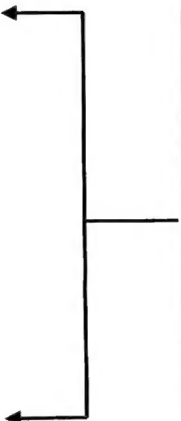
١- شرق العوينات

٢- شرق التفريعة

إعداد

مكتبة  للبحث العلمي

المشروعات القومية الكبرى



٢ - شرق التفريعة

١ - شرق العوينات

قائمة المصادر

أولاً: الجرائد

الاهرام - الوفد - العالم اليوم - ١٩٩٨

ثانياً : المجلات

مجلة الاهرام الاقتصادى - ١٩٩٨ / ١٩٩٩

ثالثاً : الكتب

- ١- كتاب الثورة الخضراء جرجس حلمي غازر - ١٩٩٩
- ٢- مصر المستقبل محمد ندا - ١٩٩٩
- ٣- توشكى بين الحلم والحقيقة عمرو على الخربوطلى - ١٩٩٩

شرق العوينات

شرق العوينات

| م | عنوان المقال | كاتب المقال | المصدر | العدد | التاريخ | الصفحة |
|---|--|--------------------|---------------------------------------|-------|---------|--------|
| ١ | لرفض توشكي و نرحب بشرق العوينات | عباس الطرابلسي | الرفد | ٧٢٥ | ٩٨/١/١٥ | ١ |
| ٢ | الصحرَاء الغريبة | عمرو على الخربوطلي | (كتاب) توشكي بين الحلم والحقيقة | | ١٩٩٩ | ٣ |
| ٣ | في شرق العوينات : القطاع الخاص يحلّف عملاء الحكومة | محمد ابراهيم | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | ١٥٨٠ | ٩٩/٤/١٩ | ٥ |
| ٤ | استثمارات القطاع الخاص كتجه لشرق العوينات | اسامة داود | العالم اليوم | ٢٥٨٧ | ٩٩/٧/٣١ | ٨ |
| ٥ | مئات التنمية في الجنوب | محمد نصر المين | الأهرام | ٤١١٧٠ | ٩٩/٨/٢٦ | ١٢ |
| ٦ | محافظ الوادى الجديد يفتقد مشروعات العوينات | حسين هندى | الأهرام | ٤١١٧٧ | ٩٩/٩/٢ | ١٥ |
| ٧ | شرق العوينات | حسين هندى | الأهرام | ٤١١٨٩ | ٩٩/٩/١٤ | ١٦ |

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|----------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق العوينات | اسم كاتب المقال : | عباس الطراييلي |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ٧٢٥ |
| المصدر : | الوفد | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/١/١٥ |

التحرير

نرفض تونكي وماذا؟ ونرحب بشرق العوينات

بقلم: عباس الطراييلي

لا أجد يختلف علي هذا الهدف الكبير، إلا وهو تعمير الصحراء وزراعة للتاح من أرضها بالبنش والخبير.. لأن الحلم يعني الخروج من الوادي الضيق.. إلى الأرض الواسعة. ولكن الخلاف يتركز في الطريقة.. أي كيف؟ الحكومة تفكر في طريقة تكلف الخزائن والشعب أموالاً طائلة.. وإن نقول لهدف في نفس يعقوب.. ونحن نفكر في وسيلة لا تزيد أعباء الأمة وإن حقلت نفس الهدف..

وللأسف مضت الحكومة في تنفيذ مشروعاتها حتى قبل أن تسأل أحدًا من الخبراء.. أو تلتفت إلى الأصوات المعارضة التي قدمت حججاً كثيرة وبراسات واقعية.. وركبت الحكومة رأسها ومضت في مشروعاتها لدرجة أنها تجاهلت البرلمان الذي يجب أن يسأل رايه ليس في المشروع فقط بل أيضاً في تكلفته واعتماده.. وهذا هو الحق الدستوري للبرلمان. ولكن الحكومة لم تحترم البرلمان.. ولم تحترم الدستور.. ولم تلتفت لكل الأحزاب التي اعترضت..

وحتى نستلهم صمت الحكومة اعترافاً بما أكرهه هنا منذ سبتمبر ١٩٩٦.. رغم كل الألام والندوات التي نظمها الحكومة وإعلام الحكومة للتهديل لمشروعاتها.

ثم خرج إلى الوجود مشروع شرق العوينات وقام على راسه منذ نهبت لشركة العامة للبترول تنقيب عن الذهب الأسود في هذه المنطقة في أقصى الجنوب الغربي من أرض مصر، غير بعيد من جنوبنا مع ليبيا وألمانيا.. وبدلاً من البترول فخرت الأرض بأحلى مياه عنبة في المنطقة كلها. وأرقت ليلها في ١٦ متراً فوق سطح الأرض بالانفعاخ الذي فتكوت بحيرة كبيرة تزعرت حولها الجشاش والمبوض.

كان هذا عام ١٩٧٨.. وتركنا هذا الخير كله رغم أن المنطقة تضم مئات الآلاف من الأفندية الصالحة تماماً للزراعة دون أي تهديد أو تسوية فضلاً عن جودتها الحمراء التي يخلط فيها الطمي بقطعة لوفر لنا رصاً جيدة لن تكلف فكتير.

●● وعاد موضوع استغلال الخزان الجوفي للمياه الذي يتجه في منطقة تمتد تحت الصحراء الغربية جنوب شرق ليبيا وشمال غرب السودان وشمال شرق تشاد.. وهو ما يعرف بالخزان الجوفي النوبي.. ليجي من جديد الفكرة التي بلغت في أواخر الخمسينات وصليحت فكرة مشروع الوادي الجديد الذي انتكس بسبب الخسب وسوء الإدارة ثم للشكل قبلية والخارجية التي غرقت فيها مصر بمسبب النظام السياسي الذي كان سائداً.

واختلفت الآراء حول كميات الخزان الجوفي هذه بعض الدراسات تقول أنها تصل إلى ٥٠ ألف مليار متر مكعب.. أي ما يعادل حجم حصتنا من نهر النيل ١٠٠٠ مرة. وبعض الدراسات تحدد حجم هذه المياه بحوالي ٦٠٠٠ مليار متر مكعب. وإلا فالتل نظر أن درجة عنوبة هذه المياه في حلاتها أفضل من مياه نهر النيل لأنه.. إذ أن نسبة اللوحة في النيل ٦٠٠ جزء في المليون بينما هي في مياه هذا الخزان ٢٠٠ جزء في المليون مما يدل على أن مصدر هذه المياه لا علاقة له بظهور نفسه..

مكتبة الأمل للبحث العلمي

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|----------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق العوينات | اسم كاتب المقال : | عباس الطرابلسي |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ٧٢٥ |
| المصدر : | الوفد | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/١/١٥ |

● وحتى تعرف ضخامة الخزان الذي تقول الدراسات ان سمك الطبقة للشبعة بآلاف يترشح بين ٢٥٠ و ٥٥٠ مترا وفصل إلى ١٠٠٠ متر شمال منطقة شرق العوينات.. وان هذه المياه تتواجد على عمق بين ٢٠ و ٦٠ مترا من سطح الأرض.. أى يمكن ان تتدفق المياه بالنفخ الذي استنوت طويلة دون حاجة إلى تركيب طلمبات ماصة عليها..

وهذه المياه مخزونة من ملايين السنين من أيام العصور الطيرة الأولى. ويحتجز هذا الخزان من الخزانات المعروفة عالميا.. واستثنائه مطمئنة ولا تدعو للخوف أو القلق حتى عند نشد اللشائمين. وعندما تم جرف الأبار الأولى كان عمقه ليس ٣٠ ألف متر مكعب كل يوم.

● ولتحت الدراسات الخاصة بجوى استخدام مياه خزان الحجر الرملي الجنوبي والتصفيات الرقم ان المياه متوفرة بكميات هائلة آلاف السنين. كل ما فى الامر أننا نحصل على المياه منها بالتدفق التلقائى حاليا.. أما بعد عام ٢٠٨٥ فسوف يتم الاعتماد على الطلمبات سحب.. بل وكفى ان تقول ان المياه الجوفية فى بعض المواقع هناك موجودة على أعماق مليون ٣ و ٤ أمتار.. وأنه يمكن زراعة ٣٠٠ ألف فدان فى هذه المنطقة بأمان كامل وان الجبى الواحد يمكن ان يروى ١٥٠ فداناً يعيش عليها ١٥ أسرة بواقع ١٠ أفدنة لكل أسرة.

وإذا كان الهدف هو زراعة الصحراء الغربية.. فلماذا لا نلجأ لهذا الخزان الجوفى باستخدام وسائل الرى الحديثة من رى بقرش للمحاصيل الحقلية والرى بالتنقيط للمحاصيل البستانية. وهذا يعنى إطفاء عمى الخزان الجوفى من ناحية وزيادة للساحات التى يمكن زراعتها.. وهى عملية ان تحتاج لا إلى حفر قنوات رئيسية وأرع فرعية.. وإن تكلف البوالة أعباء إنشاء محطة مائية للرفع.. ولا خطوط لنقل الكهرباء من اسوان إلى الحطة فضلا عن ضرورة إنشاء محطة محولات مائية..

● تقول هذا لأن المشروع الحكومى، «نوشكى» سيحمل البوالة والآلة أعباء مالية كبيرة..

فالقرعة الرئيسية طولها ٣٥٠ كيلومترا من نوشكى إلى واحة باريس وتكلف ٤٠٠٠ مليون جنيه ويحتاج إلى محطة ترطب المياه ٥٣ مترا وتكلف ١٥٠٠ مليون جنيه. وسيتم مد خط لنقل الكهرباء من محطة السد العالي إلى مواقع محطة الرفع بطول ٢٠٠ كيلو متر وتكلف ٣٠٠ مليون جنيه فضلا عن محطة المحولات.

هذه الاموال كلها جزء من بحر عميق سوف ينفق على المشروع فضلا عن أن حجم القصر فى القرعة سيصل إلى ٤ ملايين و ٧٠٠ ألف متر مكعب وحفر فى الصخور يصل إلى مليون و ٢٠٠ ألف متر باستخدام الديناميت.. مع تكاليف تبطين القرعة وحماية مياهها من التسرب..

هذه الاسواق يمكننا توفيرها.. لو غيرنا فكرة للمشروع إلى استخدام واستغلال مياه الخزان الجوفى.. وترك مياه الخزان لرى الأرض للقيمة..

ولكن يبدو أننا مفرمون باللقاء أولنا فى بحور الرمال!!

| | | | |
|-------------------|---------------------------------|-------------------|--------------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق السودان | اسم كاتب المقال : | عمرو على الخربوطلى |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) توشكى بين الحلم والحقيقة | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

الصحراء الغربية ..

الصحراء الغربية تقام على واحد من أكبر الخزانات الجوفية بشمال أفريقيا والذي يمتد ؛ ليشمل كل الصحراء المصرية وأجزاء من الصحراء الشرقية وشبه جزيرة سيناء .

كما يشغل أجزاء من جنوب شرق ليبيا خاصة فى ولحة ، والكفرة ، وشمال شرق تشاد وشمال غرب السودان .

هذه المياه تسربت إلى باطن الصحراء الغربية على مدى العصور والأزمان القديمة ممثلة فى خزانات الحجر الرملى الذرى وهو ذو امتداد هائل رأسيا وأفقيا ..

توجد أمياه الجوفية فى هذا الخزانات تحت ضغط ارتواضى فى نطاقات متصل ، أو تتفصل طبقا للظروف الجيولوجية تحت سطح الأرض .

ومستودع المياه الجوفية الموجود فى باطن الصحراء الغربية المصرية من النوع المتعدد الطبقات الحاملة للمياه تتبادل مع مجموعة من الطبقات المقيدة لحركة المياه .

ويبلغ عدد الطبقات الحاملة للمياه فى منطقة توشكى ثلاث طبقات يزداد عددها إلى أربع طبقات فى منطقة الخارجة والداخلية إلى خمس طبقات فى منطقة للفرافرة وأبو منقار واللوات البحرية وسيرة .

حيث يصل سمك للطبقات الحاملة للمياه للجوفية بين ١٥٠ - ٢٥٠ متر نصفها مشبع بالمياه ، وفى الشمال (ولحة باريس والخارجة) يصل سمك الطبقات الحاملة للمياه الجوفية ما بين ٦٠٠ إلى ٩٠٠ متر نصفها مشبع بالمياه .

وكلما اتجهنا شمالا يزداد سمك طبقات الحجر الرملى الذرى الحاملة للمياه ويقل الضغط البيزومتري للمياه وتزداد كميات المياه الجوفية .

| | | | |
|-------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق العوينات | اسم كاتب المقال : | عمرو على الخويطلى |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) توشكى بين الحلم والحقيقة | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

يعنى ذلك أن لدينا خزاناً جوفياً يتراوح سمكه بين ٣٠٠ و ٢٠٠٠ متر، ومتوسط السمك يبلغ ١٢٠٠ متر تقريباً وباعتبار أن نصف هذا السمك هو الذى يحمل المياه الجوفية بالخزان فإن ذلك يعنى أن لدينا سمكاً منتجاً للمياه يقدر بنحو ٦٠٠ متر .

وتشير الدراسات العلمية إلى وجود أكثر من ١١٨٠ ألف مليار متر مكعب فى الخزان الجوفى بالصحراء الغربية .

حركة المياه ..

أوضحت الدراسات والأبحاث المختلفة أن حركة المياه فى الخزان الجوفى هى فى اتجاه الصحراء الغربية المصرية من مناطق التخزين المحتملة حالياً .

وقد اكتشف خزان جوفى جديد - إلى الغرب من وادى النطرون يشمل الوادى للفارغ ووادى الطرفاية ^(١) ومطبقة المياه الجوفية الباطنية بالنسبة للواحات هى كنهز النيل بالنسبة للوادى وعيونها وآبارها كدرة وقتواتها .

| المنطقة | سمك الخزان الجوفى بالمتر |
|----------------------|--------------------------|
| توشكى ودرج الأريحين | ٣٥٠ |
| شرق العوينات | ٤٠٠ |
| ولجة باريس | ٠٩٠٠ |
| الخارجة | ١٢٠٠ |
| الناخلة | ١٤٠٠ |
| البحرية | ١٨٠٠ |
| الفرافرة / أبو منقار | ٢٠٠ |
| ولجة سيوه | ٣٠٠٠ |

جدول (٢) يوضح سمك الخزان الجوفى فى المناطق المظفة من الصحراء الغربية ^(٢)

والصحراء الغربية هى صحراء الواحات أو صحراء الليابيع والآبار .

اسم كاتب المقال : محمد الراهيم

الموضوع الرئيسي : شرق العوينات

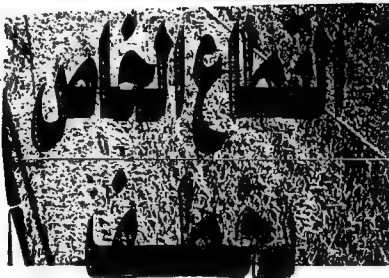
رقم العدد : ١٥٨٠

الموضوع الفرعي :

تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٤/١٩

المجلد : (مجلة الاهرام الاقتصادي)

في شرق العوينات



عمال الحكومة

من شرق العوينات : محمد إبراهيم

تصوير: صلاح إبراهيم

| | |
|-------------------|--------------------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق العوينات |
| الموضوع الفرعي : | |
| المصنف : | (مجلة) الأهرام الاقتصادي |
| رقم العدد : | ١٥٨٠ |
| تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٤/١٩ |
| اسم كاتب المقال : | محمد الراجحي |

وتبلغ قيمة الاستثمارات للقنطرة للمشروع ١٧٠ مليون جنيه في السنوات الخمس الأولى لشق الطرق وحفر الآبار وتركيب مضخات الارتفاع ومكينات الري ومعدات ترابيد الطاقة والمضخات وشبكات الري والآبار والمضخات موضحاً أن متوسط تكلفة الاستثمارية للقنطرة بالغ ١٧ ألف جنيه.

وأشار د. سيف نوري إلى أن المشروع مقسم إلى ثلاثة قطاعات متكاملة هي الانتاج الحيواني والزراعي والتصنيع الزراعي للمعالجة في سد الفجوة الغذائية ووزارة محاصيل غير تقليدية تعظم الفائدة منها مثل قلعح وقطن والقمح والذرة والحب واللوز والكانولا والفجل والفاكهة.. مشيراً إلى أن روعي تنوع المحاصيل المحلية مثل المحاصيل البستانية والفواكه والخضروات والسكرية بينما يهدف التصنيع الزراعي إلى زيادة القيمة المضافة عن طريق استخدام المنتج الزراعي في التصنيع مثل إنتاج الزيوت من الكانولا ويتميز بأنه خال من الكولسترول وتقدر الشركة حالياً زراعة أنواع أخرى من المحاصيل الزيتية مثل الكتان ذي الفائدة الزائدة والنسبة للمحاصيل المحلية فيوجد قمع البقر الذي تم حصاده الأسبوع الماضي ويخضع التصنيع وإنتاج علفان غير تقليدية من الحلفاء الزراعية وكذلك القطن الذي يعد من المحاصيل القومية يفرض إنتاج القطن واستخراج الزيوت من البصرة وصناعة القصب من مخلفات البصرة واستغلال حطب القطن في صناعة الاخشاب موضحاً أنه تم إرسال بعض العينات إلى إحدى الشركات المتخصصة في هذا المجال وتم إنتاج أخشاب عالية الجودة من الحطب الذي تحقق مصر سنوياً منه ما بين ١-٧ مليون طن يقرب من وزارة الزراعة للتخلص من دودة اللوز مشيراً إلى أن المتر المسطح من القصب يحتاج من ٨-١٠ كيلو حطب وتترواح إنتاجية القطن بين ١٧٠-٢٠٠ متر سطح تنضب.

وقال د. سيف أن المزرعة تمت بها زراعة البصل والذرة بهدف تجفيفه ثم تصديره كما سيتم زراعة أنواع من الفاكهة خاصة القليلة للتصدير مثل اللوز والحب والذرة.. كما يجرى حالياً زراعة جميع المحاصيل لاختيار أفضلها ونسبها ملائمة لطبيعة المناخ والقنطرة. كما أن هناك تركيزاً خاصاً على زراعة الفلفل على محيط المزرعة لأنه من أكثر الفواكه جوداً في شرق العوينات بالإضافة إلى زراعة أصناف مختلفة من المحاصيل الحقلية والبنيانية والطبية والعلفية. وعن الانتاج الحيواني قال لقد بدأت الشركة بالتعاون مع محل التمويل القنطري تاليل جوداً لو فوين بالبحر لكل كيلو لحم يبالغ استهلاك ٢ كيلو طغ على عكس البقر الذي يستهلك ٧ كيلو علف لكل كيلو لحم. وستفاد بكل اجزائها موضحاً أنه يجرى حالياً تجهيز مزرعة الأغنام ثم تنبعا مزرعة الإبل في المرحلة الثانية.

وقال دويتو ويترى ممثل إحدى الشركات الإيطالية المتخصصة في صناعة الكرونة أن الزراعة اتحدت في فوسه مشاعلة الأرض للصناعات السياحية في مصر وتعد أكثر من الواقعة في اللنا مشيراً إلى أن الأرض الصحراوية مباشرة والزراعة فيها تولد التطورات العالمية.

أشعل تراجع الإطاليين -بارلي- في التعامل مع وزارة مصرية ودخولهم في تفاوض مع شركة كيويلترا جروب للتنمية الزراعية. أشعل المنافسة التي تبدو حتى الآن كامة بين وزارة الزراعة والقطاع الخاص المصري.. واكتشفها الأهرام الاقتصادي.

كان ميدان المنافسة عبارة عن ٨٠ ألفاً تقريبا أربعة أصناف فصح اشفتت بارلي الإيطالية مع وزارة الزراعة المصرية على زراعة قمع صلب -الديورم- إيطالي على مساحة ٤٠ ألفاً تقريبا التجهيز بآلات أخرى ترزح بالآلات في القمع المصري بعيت بمص الصنف ذو الانتاجية العالية على مساحة ٢٠ ألفاً فدان بشرق العوينات على بعد أكثر من ألف كيلو متر من القاهرة وتصديدا في الربع الأخير من مصر غرب محافظة اوسان وعلى مساحة ٦٠٠ كم وبصحها من الشرق الحدود الليبية على مساحة ٥٠٠ كم ومن الجنوب السودان على بعد ١٠٠ كم ومن الشمال منطقة الوحات حيث تقصو الواقع إلى حقيقة وبدأ حلم بارلي يتحقق في أحد رؤاه الشروعات العملاقة. واكتست الرمال الصفراء باللون الأخضر بعد ثوب قفص دام أكثر من ١٠ آلاف سنة.. واليوم يعود إليها الإنسان في جديد ليحيى ثمار عمل متصل وانطلق العمل في جزء منها ليعيد لها الحياة في إطار مشروعات الري العملاقة سواء بالتنقيط أو بالري التثبيات أو الري المعوري تم تبرمجتها الكمبيوتر.

وعلى الرغم من أن بشارة الصنف المصري من القمع الإيطالي على المساحة المخصصة له تؤكد أن انتاجية مزرعة إلا أن بارلي الإيطالية -فيما يبدو- فشكت في الحاملة واتهمت الجانب المصري بالتحيز إلى القمع المصري.

وشدة اتصالات قوية لانسحاب الجانب الإيطالي من الاتفاق مع وزارة الزراعة- وعلم للمصر أن الحكاية بدأت عندما زار الجانب الإيطالي منطقة شرق العوينات منذ شهرين لتسلمة الأصناف الإيطالية التي تمت زراعتها ويوجد أن المنطقة المخصصة للزراعة وتحديدًا في المزرعة النموذجية لمرحلة الخدمات البستانية تفقدت إلى وسائل الري الحديثة بخلاف للبررات التي يستند إليها الجانب الإيطالي وتبهر ترابجه ولم يكشف عنها مما جعله يطلب من الزود المرافق له زيارة إلى مزرعة قضاة خاص فما كان من المسئولين في وزارة الزراعة إلا أن يصطحبه إلى مزرعة كيويلترا جروب للتنمية الزراعية وإنتاج الدونجي. وفيما يبدو أن -بارلي- لم تكن رغبته في التعامل إلا بعد أن علموا إلى إيطاليا بل قاموا بإرسال فاكس إلى كيويلترا تظن فيه رغبته في التمازج الاستثماري في صند زراعة الصنف الإيطالي من القمع (الديورم) حيث تم الاتفاق على زراعة مرحلتين تجريبيتين لمعرفة انتاجية القطن ثم تصميمها لإنتاج من ٢-٥ آلاف طن قمع سنوياً لتصنيع الكرونة وتصديرها إلى الخارج..

على مزرعة كيويلترا جروب التقى الاقتصادي بالكتور سيف نوري مدير عام قطاع الزراعة ليشرح لقرار الاقتصادي بعضها مما شاعلته وتبينه المصري.

الامعية الاستثمارية والاستراتيجية للمشروع الذي تبلغ مساحة ٢٤ ألف فدان والمصر باستغلال ١٠ آلاف فدان المحافظة على منسوب المياه الجوفية في منطقة شرق العوينات تم حالياً زراعة ألف فدان منها ٤٢٧. ٣ فدان قمع و ٣٠ فدان موالح و ٣٠ فدان كانولا ويصل روثو ويرسهم موضحاً أن الشركة تسلمت الأرض في يونيو ٩٨ وأجرت الكثير من الدراسات بشأن لتربية ومياه الآبار ونظم الري الحديث وتحديد أماكن الآبار وإدارة المناخ لتحديد التركيب المحصولي الأمثل للزراعة.. كما تم حفر ٨ آبار زمام كل بئر ٢٢٥ فداناً.

الموضوع الرئيسي : شرق العوينات

اسم كاتب المقال : محمد الراهيم

الموضوع الفرعي :

رقم العدد : ١٥٨٠

المصدر :

(مجلة الاهرام الاقتصادي

تاريخ الصدور :

١٩٩٩/٤/١٩

والتي الاقتصادي والدكتور سيد خليل خبير للتمتع المصري والمستقل عن رزاقته في شرق العوينات ليقول ان ما يجري حالياً هو اجراء بعض التجارب عن اصفاء القمح في العام الماضي تم اجراء تجارب على خمسة اصناف من القمح تم التوصل الى صنفين تتفوق لهما من اجود الاصناف انتاجية هما سمس وسيس قمح خبز وفي العام الحالي تمت زراعة اربعة اصناف منها اصناف ايطالية ويجري حالياً تقييمها ولكن النتائج تشير الى ان الاصناف المصرية تعد من اجود الاصناف للزراعة وسوف يتم التقييم النهائي في مايو القادم.

وقال إن المساحة المزروعة قمحاً حالياً تصل الى ١٥٠٠ فدان تزداد وبصورة طردية عاماً بعد عام، مشيراً الى ان حجم انتاجية الفدان في العام الماضي بلغ ١٢ ارباً للفدان ومن المنتظر ان يصل في العام الحالي الى ١٥ ارباً للفدان خاصة ان شرق العوينات منطقة إنتاج قمح. وعن المزايا التنافسية التي يتمتع بها المنتج الزراعي في شرق العوينات قال للمهندس ايمن سعد المدير التنفيذي لشركة كيو باترا ان هناك من الكيميكال والتفكير في مهملة الزراعة والحصاد خارج زمن الانتاج بما يتناسب وحاجة الاسواق الاوروبية انتاج اكثر من عروة للمحصول الواحد مثل القنة في شهرى مارس ويوليو بالإضافة الى كثير من الخضراوات والدخول في دورات تصنيعية متتالية وعن الموانئ التي قليلة للشروع في بدايته قال إن مصادر الطاقة لم تكن موجودة ومازالت ولكن تم التغلب عليها بالتملكات الشخصية من محطات توليد. وعمل ساعات تخزينية لمواجهة أزمة الطاقة مشيراً الى انه لا توجد مصادر طاقة كهربائية في شرق العوينات كي يوجد ٤ خطوط تليغون قمحاً في قرية الامن وفي حالة حدوث أية أعطال تتحمل العوينات عن العالم والمستشفى غير مجهز ولا أدوية ولا توجد وسائل مواصلات وطالب بضرورة الاسراع في وصف الطرق والانتهاء منها وتسيير رحلات طيران بشكل منتظم بين مطاري شرق العوينات والاقصر كما طالب بضرورة انشاء تصاريح دخول اللذين في شرق العوينات وفي نقطة الحدود الى مناطق أخرى بالإضافة الى أهمية وجود مراكز صحية تمتد للمستثمرين بجميع البيانات والدراسات والاقتراحات لربط المجال البحثي بمشاكل البيئة واستنباط اصناف وسلالات جديدة تتلاءم وبطبيعة الأجواء الصحراوية الجافة ذات الحرارة العالية وسرعة الرياح والرطوبة التي لا تزيد على ٢٠ درجة مئوية وذلك للخروج من الزراعة التقليدية الى البكتلة الزراعية للتكامل ومن الوادي القديم الى الوادي الجديد واخيراً لابد من وجود أماكن حفظ وتخزين تعمل في مواسم التصدير ولوياليجار ■■

وقال نحن في إيطاليا نهتم بالزراعة المصرية ونأمل ان نخرج منها بشئ موصفاً انه زار بعض الأماكن الصحراوية في امريكا ولم يجد فيها للبيئة والاهتمام ملماً يحدث في مصر.

وقال رينيري كات اعتقد ان مصر غير قادرة على زراعة الصحراء ولكن بعد مشاهدة القمح والخضر تغير انطباعي مؤكداً ان ما نت زراعتها يصلح للتصدير مباشرة وتساهل روبرتو رينيري عن كيفية التصدير والبيع من شرق العوينات في حالة الانتاج

بكميات كبيرة وعلى الطريقة التي سيتم بها البيع. اجاب د. سيف نون بأن مصر تمتلك مقادير للتصدير مباشرة سواء من مطار شرق العوينات أو من ميناء سفاجا عن طريق محطة للسك الحديد في الواحات عند أبو طرطوس.

ومن العرض من الوزارة قال رينيري يهتف مشاهدة الأرض وموسم حصاد القمح لأحد عينات منه خاصة الاصناف التي تستخدم في صناعة الكرونة موصفاً ان منطقة شرق العوينات ملائمة لزراعة الصنف المطلوب ولكن الزراعة في مثل هذه الأماكن تحتاج الى معلومات كثيرة خاصة الأنواع المراد زراعتها للتصنيع وكيفية التعامل معها.

وعن تقييمه للزراعة في شرق العوينات قال ان عمر الزراعة في المنطقة موسم واحد ولكن الزراعة تحتاج الى دورة زراعية حتى يمكن تكييفها بطريقة اقتصادية.

موصفاً ان المنطقة مباشرة وتمتلك مقومات عالية ليس في القمح فقط ولكن هناك تفكير في زراعة محاصيل أخرى من الخضضر بالإضافة الى إقامة المصانع من الصناعات التي يمكن ان تقوم على الزراعة مثل انتاج العصائر والفرايت وتجهيف الثوب وتعليب الخضضر وصناعة الزيوت وغيرها من الصناعات.

ويأمل رينيري ان يزداد التعاون بين إيطاليا ومصر في مجال الزراعة بشرق العوينات. وطالب بالمسافطة على المنطقة من التلوث وخلو الأرض من الحشائش مع ضرورة الاتصاف الى الزراعة البيولوجية خاصة انها مطوية في العالم كله.

واشار رينيري بكفاءة العمالة المصرية في الزراعة ولم يشف رينيري إعجاباً لا شامعاً في المنطقة من التكنولوجيا ومبكتاً زراعية حديثة يمتلكها القطاع الخاص المصري سمعت في تحول الصحراء من الزاوان الاصفر الى الأخضر

وبعد ذلك انتقلنا الى الزمرة النرويجية لخدمة الخدمات البستانية بشرق العوينات التابعة لوزارة الزراعة لثري صورة مخالفة لا شامعاً في زراع القطاع الخاص حيث انتفاخ الكبير للتكنولوجيا وسائل الري الحديث. فجهاز الري المحوري للصنع بواسطة الانتاج المصري لا يسر عدوا ولا حبيباً.

وعلمت ان الأجهزة لم تخبر قبل تشغيلها وكانت للفاجت بعد تركيبها ونقلها الى شرق العوينات انها غير صالحة للري. وكل هذا مدون في التقارير الى ثم رفعها الى وحدة الخدمات البستانية.

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق العوينات | اسم كاتب المقال : | أسامة دأود |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ٢٥٨٧ |
| المصدر : | العالم اليوم | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٧/٣١ |

بيدات منطقة شرق العوينات تتحول من صحراء قاسية إلى رقعة جديدة من الأراضي الخصبة لتنضم إلى مصادر للتنمية الزراعية في مصر وعلى مساحة 16 ألف كيلو متر مربع.. ورغم أنها تقع في أقصى الجنوب الغربي من الصحراء الغربية وتبعد 300 كيلو متر غرب بصرى ناصر و400 كيلو متر من جنوب الولحات البحرية إلا أنها امتداد لتعوى وعملاقى للقاهرة والملا حيث ترتبط بالقاهرة بواسطة طريقين مرصوفين الأول بطول 1195 كيلو مترا من القاهرة أسيوط مارا أيضا بالولحات البحرية ثم شرق للعوينات والثاني بطول 1270 كيلو مترا من القاهرة إلى الولحات البحرية ثم للمحلة فشرق للعوينات وذلك بالإضافة إلى وجود خط جوى يربط القاهرة بها من خلال مطار جديد في منطقة شرق العوينات.

استثمارات القطاع الخاص تتجه لشرق العوينات

عباس زكى:

أفكر في الحصول على مساحة من الأرض لتوفير احتياجاتنا من البطاطس

محمد أبو العينين:

استزرعنا 1200 فدان الموسم الماضى ونسعى لخضاعته العام المقبل

م. ماهر أباطة: وزارة الكهرباء قامت بإنشاء مزارع رياح .. ومد خطوط الكهرباء فور عرض الدراسات عليها

□ تحقيق: أسامة دأود

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق العوينات | اسم كاتب المقال : | أسامة داود |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ٢٥٨٧ |
| المصدر : | العالم اليوم | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٧/٣١ |

هاني رزق: ندرس إنشاء مزارع حيوانية بالمنطقة لتوافر مناخ زراعة الاعلاف

التنفيذ بالإضافة إلى إنتاج أعلاف غير تقليدية من اللقعات لزراعة وهو ما دفع من عائلات المشروع حيث أصبح يعمل على تحقيق اكتفاء ذاتي في احتياجاته من التسميد وكذلك إنتاج غذاء الحيوانات التي به ويضيف أن التجربة التي خلفها في استزراع أراضي شرق العوينات كان لها دور بارز في جذب انتباه المستثمرين تجاه تلك المنطقة.

عبد النعم
يونس

قطاع
المقاولات
لن
يستطيع
الدخول
للعوينات
قبل 10
سنوات

معاملور أساسية
ويؤكد محمد أبو العيينة أن ذلك كان بداية قراره بالاستثمار الزراعي بمنطقة شرق العوينات وتم تحديد الانتاج الزراعي والحيواني وكذلك التصنيع الزراعي كمحاور أساسية يدور حولها الاستثمار وتم اختيار مصاصيل القمح، القطن، الجمل، التين، الفص، اللؤلؤ، الكنتولا، الخروع والتفصيل كمحاصيل رئيسية يمكن من خلالها التسليم في سد الفجوة الغذائية وزراعة محاصيل غير تقليدية وزراعة المحاصيل التي تستخدم في التصنيع وإنتاج أعلاف الأسماك العالية وهو ما تم اقتراحه فيه وأصبح يعرف طريقه لتصنيع بينما في جانب الانتاج الحيواني تم تحديد أنواع من المصونات تتناسب مع ظروف المنطقة ومنها تربية الإبل والأغنام وإشغال أنواع جديدة من الطيور مثل الدجاج وهو ما حقق طرفة من عائلات حيث يتزايد الطلب على لحوم الدجاج نظرا لقلّة نسبة الكوليسترول به كما أنه يتنجز عن الأرباح ويحقق في تحمل حرارة الجو. كما لا تحايز احتياجات من الحظف أكثر من 2.5 كيلو جرام لتحقيق عائد يقدر بـ ١٠٠ كيلو لسم مقابل احتياج الإبل ١٠٠ كيلو طلف تحقيق نفس الكمية من الاختلاف في الأسعار بين لحوم الدواجن بالإضافة إلى أن عمره الانتاجي يصل إلى 40 عاما مقابل 7 أعوام للإبصار ويتم إشغال ريشة ومخلفات في التصنيع والتصنيع بينما يشير أبو العيينة إلى أن مشروعهم الزراعي الحيواني الصناعي يشرق العوينات والتي تصل مساحته إلى 1200 فدان تم زراعتها بداية من الموسم الشتوي للفصل قد حقق عائدا كبيرا عن طريق استخدام التبن الزراعي في التصنيع مثل إنتاج الزيوت وعمليات التجفيف وإنتاج الأخشاب من حطب القطن وجر

شاز طبيعي وهي أحدث أنواع المحلات في العالم والتي تشمل طوال مساحات النهار بالطاقة بقلان الطبيعي أولا. ويؤكد الوزير أنه عندما طرحت عليه تلك الدراسات قرر البدء فوراً في سد خطوط الكهرباء ليها لتكون البداية في سلسلة لمصاحبات المنطقة من البنية الأساسية وتصميمها وحتى تتحول لتتأثر المستثمرين نحوها وهو ما كان له تأثيره بالفعل في تسريع الانتاج الزراعي والصناعي بها. ويؤكد الوزير أن وزارة الكهرباء تفسح خطة حالية لاستغلال المقادير لتجديد المنطقة. ومن الخصائص للمنطقة والتوجه بالاستثمارات نحوها كانت مجموعة شركات كليبواترا حيث يؤكد محمد أبو العيينة رئيس مجموعة شركات مقادير كليبواترا بأنه قد ساهم في مساهمة من الأرض بشرق العوينات فتمت بعمل الدراسات والأبحاث الفنية والاقتصادية الخاصة بالمشروع والتي تضم دراسات المياه من نظم الري التي يمكن تطبيقها مع تلك الأراضي وتصميم أسكن الأبار والمصاحبات الاعمال بينما ضمت دراسات الأراضي التي تم القيام بها لتطبيق التكنولوجيا والتخطيط الكيميائي.

ويضيف أبو العيينة أن دراسة للتأثيرات كانت أحد العوامل المهمة والتي تم تحديد التركيب للمصاحبات الأمثل بالنسبة لها على هذا الأساس وبالتالي تم تحديد متوسط التكاثف الاستثمارية للفدان والتي تصل إلى حوالي 12 ألف جنيه خلال 5 سنوات الأولى وتشمل تلك التكاليف الحفر الرئيسي والفرعية حفر الأبار، المصاحبات الاصطناعية ومكينات الري، محطات توليد الطاقة والمولدات شبكات الري والبذر والشتلات.

تؤكد الدراسات والأبحاث أن الانظار بدأت تتجه إلى تلك المنطقة منذ السبعينات عندما اكتشفت شركات البحث من البترول ماء عذبا على بعد يتراوح ما بين 25 إلى 55 مترا تحت سطح الأرض وهي اتصال قريبة جدا في الوقت الذي تصل فيه نفس الأمطار إلى 110 أمتار في الدول الأخرى وكانت الفجوة أن المياه المياه تأتي من طبقة حاملة لها بسمك يتراوح ما بين 100 إلى 650 مترا وبدرجة سطوح تتراوح ما بين 200 إلى 400 درجة في الصيف.

وتشير الدراسات التي أصدرتها وزارة الزراعة والري والمصاحبات البعثية في مصر إلى أن المصاحبات العربية يوجد بها كثير خزانات المياه البعثية في العالم وأنه حسب التقديرات وكل ما يكسبه بمساحة 200 ألف فدان ويصل صوب يومي بمقدار 4.7 مليون متر مكعب لمدة 100 عام.

نفس الدراسات قالت إن المنطقة تمثل منجما ثريا بطاقة الرياح والتي يمكن من خلالها توليد الكهرباء وهي مصدر طاقة متجدد غير قابل للتلف على الإطلاق حيث يبلغ المتوسط السنوي لسرعة الرياح بالمنطقة 22.3 كيلو متر في الساعة وعند ارتفاع 10 أمتار من سطح الأرض وهو ما يسمح بتفصيل مزارع الهواء بكفاءة.

مزارع رواج

ويشير المهندس ماهر لطفلة وزير الكهرباء والطاقة أنه علاوة على ما تتمتع به المنطقة من رياح ذات سرعة عالية تشمل على توليد الكهرباء فإنها منطقتا تمتلك مميزات عالية ومنها الطاقة البعثية التي تتوافر بها ويمكن إنشاء محطات لتوليد الكهرباء بطاقتي الشمس والرياح ويؤكد الوزير أن الوزارة قد خططت بالفعل لإنشاء مزارع رياح لشرق العوينات وكذلك إنشاء محطة توليد بالدورة المركبة شمسي/

لوضوع الرئيسى : شرق الموينات
لوضوع الفرعى :
لصدار : العالم اليوم

اسم كاتب المقال : أسامة داود
رقم العدد : ٢٥٨٧
تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٧/٣١

الرى بالتقنية

والنسبة لتوفير الاحتياجات من المياه ويشير أبو المينين إلى أنه تم الانتهاء من حفر 10 آبار أخرى من المتوقع أن يتم الانتهاء منها بحلول شهر نوفمبر القادم ويتم تركيب لمهززة رى سمورى وچار تركيب أجهزة أخرى كما يتم إنشاء شبكة رى بالتقنية لحصاد 580 فداناً لتتم زراعة 3000 فدان منها 2400 فداناً تتم زراعتها بالمحاصيل اقتصادياً بأشجار الفاكهة المختلفة كما تستعد الشركة أيضاً لزراعة محاصيل البطاطس والقمح والكتان والحبوب القاسى فى الموسم الشتوى القادم.

ومنتجة شرق الموينات على حد تعبير أبو المينين تتميز بأنها تعلى مساحة التفكير فى كيفية الاستفادة القصوى من قدرات التلجيات ومخلفاتها حيث تتمكن من تصنيع الإخشاب من حطب الكافن وجريد التفتيل والذي لم يستغل اقتصادياً حتى الآن فى مصر لى أنه كذلك لفتت بل يتم التخلص منه فى أراضي الدلتا بحرقه بهدف القضاء على دودة البوز التي تسكن به وتعتبر خسائرهما السنوية فى مصر بحوالى مليون قنطار كارتان أو ما يعادل 500 مليون جنيه سنوياً كما يتم تحويل جريد التفتيل إلى منتجات صناعية ومنها القصب أيضاً، وبالتالي فهدد أن حطب الكافن وجريد التفتيل يمكن أن يصل محل ما يتم استيراده سنوياً من أخشاب تدر 1,7 مليار جنيه فى الوقت الذي لم يزد فيه الاكتفاء الذاتي من 1/2 ويرى أبو المينين أن إنشاء مصنع الإخشاب من جريد التفتيل وحطب الكافن سوف يشمل إلى صناعة مهمة تخدم جميع المزارعين فى مصر.

أرض بكر

يرى عباس زكى رئيس مجموعة شركات شيبسى أن منطقة شرق الموينات تمثل أرضاً بكرًا خصبة خالية من التلوث الأمر الذي يجعلها قادرة على إنتاج محاصيل فى مساحة كيلومترًا كما تعتمد تلك المنطقة على مصدر مياه نقيّة تستخدم للرى حيث تشكل المياه الجوفية بالمنطقة ميهاً هبة تمل نسبة للوحة بها حوالى 400 جزء من المليون وهى نسبة ضئيلة جداً بالنسبة لباقي المناطق وتلقى أهمية منطقة شرق الموينات على حد تعبير مكرم من توفير استثمارات بلغت ما يقرب من 447 مليار جنيه خلال الفترة من 81 وحتى 1998 مثلك مشروعات لبنية الأساسية فيها نسبة 48% كما ارتفعت مساهمة القطاع الخاص فى التفتيل 65,4% من إجمالي الاستثمارات و7,8% من الناتج المحلى الإجمالى خلال عام 98.

ويشير عباس زكى أن مردود كل تلك الطفرات التى حدثت أنتج مثلاً ما لا يقل عن زيادة فى الاستثمارات والبحث عن المناطق الميوية الجديدة لتختل مصر الإنتاج وكثرت منطقة شرق الموينات من أبوى المناطق التى يتوجه نحوها الاستثمار الخاص بما لها من مزايا.

ويشير عباس زكى إلى أن التوجه نحو تلك المنطقة بالأت بالاستثمارات الخاصة يمثل التحدى الحقيقى ونحن نختل الألفية الثالثة وأتت تتكبد التزكيز على التوسع فى الإنتاج الرزاعى خاصة مع تزايد القوة البشرية وارتفاع معدلات الاستهلاك. ولينما من القصورى أن نعمل على رفع معدلات الإنتاج وحتى نستفيد من الأسواق الخارجية التى أصبحت متاحة أمام للتلتج المصرية حيث وقعت مصر مؤخرًا 36 اتفاقية مع العالم الخارجى كما انضمت أيضاً إلى جميع الكوميسا والذي يضم 21 دولة إفريقية كلها فى انتظار للتلتج المصرية كما أننا قد انتهينا مؤخرًا من توقيع اتفاقيتى الشراكة مع الاتحاد الأوروبى والولايات المتحدة

الأمريكية ويصعد تطبيق البرنامج التكنولوجى لمنطقة التجارة العربية الحرة.

والاستفادة من هذه الاتجارات أيضاً على حد تلكيفات عباس زكى تتكبد إعادة رسم خريطة مصر السكانية وتوزيعها على جميع المناطق الجديدة بالجمهورية وبالتالي سوف تستمكن من زيادة الاتجاء والتصدير وتوفير فرص العمل للملايين من أبناء الشعب والذين يشكلون الهدف الأول للتنمية ومنطقة شرق الموينات سوف تعمل على معالجة المشاكل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية التى ترتبت على تكس ما لا يقل عن 80% من سكان مصر على مساحة لا تتعدى 5% من مساحة مصر.

طفرة تنمية

د. هانى رزق رجل الأعمال يؤكد أنه من المتوقع أن تصبح شرق الموينات ضمن المناطق والمضلل المناطق الاستثمارية الجديدة والتي يسمى إليها العديد من المستثمرين سواء من مصر أو من الخارج.

ويشير رزق إلى أنه يبحث إنشاء مزارع حيوانية بمنطقة شرق الموينات وذلك لأكتانية تولف مناخ زراعة الأعلاف التى تتلقى عليها الميوانات تحلى على نسبة بروتين عالية ومن أن يتم التمسك طيسها بالكميوايات وذلك الوصول إلى منتج جيد وصحى كما تمثل شرق الميوانات منطقة يتوافر بها المياه التى تضمن استكاد صرها فى الانتاج الرزاعى لاكثر من 100 سنة طبقاً للدراسات التى تم إجروها على المنطقة ويرى أنها تشهد طفرة تنموية كبيرة.

خاصة فيما يتعلق بالمحاصيل والبنات والمحيطية والبيعية كما أن إنشاء مطار بالمنطقة يشجع المستثمرين على إقامة صناعات إنتاج الطيور وكذلك إنتاج الزهر وتصديره للخارج ومن إلمار أى جزء منها ككاف ووير إلى أن يجرى حالياً إنشاء محطة إنتاج وغرلة التكاثر التى يتم إقامتها بالمشاركة مع وزارة الزراعة على أن تقع تحت إشراف مراكز البحوث ومن للتظهر أن توفر البحوث ومن لامتثال للتكاثر التى يكثر عليها الطلب عالمياً استيعاماً للجودة والإنتاجية العالية.

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق العوينات | اسم كاتب المقال : | أسامة داود |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ٢٥٨٧ |
| المصدر : | العالم اليوم | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٧/٣١ |

يؤنس إلى أن ارتفاع درجة حرارة المنطقة والتي قد تصل إلى 40 درجة مئوية لن تمثل حائل أمام توجه شرائح من المجتمع إليها حيث إنها لن تكون أكثر حرارة من دول الخليج كما أنها تتميز بالخصوبة ومع تطور سبل المواصلات ووجود مطار بها سوف يسهل مهمة تصميمها وتنميتها في إطار خطة الدولة بتسمية المناطق الصحراوية وزيادة رقعة مبرم العمرانية من 4/25 إلى 25/25 من المساحة الكلية. لكن عبد النعم يؤنس يؤكد أن قطاع المقاولات لن يكون في استطاعة الدخول إلى تلك المناطق خلال السنوات العشرة القادمة وذلك لعدم وجود القوة البشرية التي تحتاج إلى المنشآت السكنية أو الضخمية لكنه يرى أنه في خلال 20 عاماً سيصبح للمقاولات دور رئيسي بشرق العوينات وتوحيش وغيرها من المناطق الجديدة.

الجديد في الأمر أن هناك قراراً قد صدر مؤخراً من وزارة الزراعة يقضي باعتبار المنطقة من المناطق للزراعة أو مساحات وهو ما يرفع الاهتمام بما ينتج بها من أصناف سواء غذائية أو طبية ويرى د. هاني رزق أن مثل تلك المناطق يمكن أن تتحول - ومع ظهور الاهتمام عالمياً بالمحصول على الخصائص الطبية - لكن صالح لزراعة العناصر التي تدخل في صناعة الدواء وتتميز تلك المنطقة بالجو الجاف الذي لا تنتشر فيه خلال الأسراف والأيوة بالزراعات مما يضعها في مصاف المناطق العالية.

صناعات جديدة

ويرى عبد النعم يؤنس صاحب شركة مقاولات أن التوجه بالاستثمارات نحو منطقة شرق العوينات له العديد من المزايا حيث يمكن أن يعمل على تحويل المنطقة الصحراوية إلى مجتمع جديد لا يقتصر على الزراعات وبعض الصناعات التي تقوم على المعاميل ومخلفاتها ولكن سوف يشجع على صناعات جديدة وكبيرة وهو ما يعمل على نقل الكثافة السكانية من القاهرة إلى تلك المنطقة حيث إنه مع الاستثمارات سوف تتقلص المصاحبة إليها وهو ما يشجع الدولة على إنهاء مجمعات السكنات من مدارس ومستشفيات وبثقالتي سوف يحقق أكثر من هدف وهو استزراع المنطقة وتحويلها إلى منطقة لها عائدات اقتصادية كبيرة بالإضافة إلى جذب السكان إليها. ويؤكد عبد النعم

الموضوع الرئيسى :
الموضوع الفرعى :
المصـ :
اسم كاتب المقال :
رقم العدد :
تاريخ الصدور :

شرق العوينات
الاهرام

١٩٩٧/٨/٢٦
٤١١٧٠
١٩٩٩/٨/٢٦

مثلث التنمية فى الجنوب



ما إن أعلن الرئيس مبارك عن مشروع توشكى فى يناير ١٩٩٧ حتى بدأت عجلة الإنجاز تدور ليس فى توشكى فقط وإنما امتدت الى مشروعات أخرى فى العوينات ودرب الأربعين ليكتمل مثلث التنمية فى جنوب الوادى. .. ماهو معدل الإنجاز فى هذه المشروعات الآن؟ وكيف ستسهم المشروعات الثلاثة فى تنمية الاقتصاد القومى؟ بداية يقول الدكتور محمود أبو زيد وزير الأشغال العامة والموارد المائية: إن الإعلان عن هذه المشروعات جاء بصورة متلاحقة لتوشكى وشرق العوينات ودرب الأربعين: حيث تقع توشكى شمال خور توشكى فى بحيرة ناصر بمسافة ٨ كيلو مترات، بداية من محطة الرفع العملاقة «محطة ظلمبات مبارك» التى يتم تشييدها الآن لرفع المياه إلى قناة الشيخ زايد التى تروى فى المرحلة الأولى ٥٤٠ ألف فدان بعد بداية المشروع، وتوشكى نفسها كما يقول الوزير تقع جنوب أسوان والسد العالى بمسافة ٢٥٠ كيلو مترا وجنوب أبو سمبل بمسافة ٥٠ كيلو مترا!!!

زراعة محاصيل عالية القيمة على مياه
منخفض توشكى وإنشاء مطار بشرق
العوينات لتصدير المحاصيل للخارج مباشرة

الموضوع الرئيسى : اسم كاتب المقال : أحمد نصر الدين
الموضوع الفرعى : رقم المجلد : ٤١١٧٠
المصدر : تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٨/٢٦

الموضوع الرئيسى : شرق العوينات
الموضوع الفرعى : الامرام

وعلى طريق درب الأربعين
للحطة الأساسية لتجارية
الجبال مع السودان والتي
تصلح إقامة مجمعات سكنية
صغيرة، وبإقلع تم إنشاء ١٥
بئرا وتم تملك عدد من بوا
للشباب هناك بئرا وعشرة أفنة
ويقومون بالزراعة حاليا.

المياه كافية

ويوجد الكثير محدود أبوزيد
وزير الري يؤكد أن تغذية خط
التغذية في الجنوب يتوقف على
توفير الاحتياجات المائية من المياه
المياه وذلك عن طريق ثلاثة
مسار أحدها الجوفية والتوسع في
استخدام المياه الجوفية والاعتماد
استخدام مياه التصريف
الزراعي والصنعي وترشيد
الاستهلاك الحالي من المياه
سواء في الزراعة عن طريق
ترشيد مساحات المحاصيل
شديدة الاستخدام للمياه كالز
والصعب السكرو والعمل مع دول
حوض النيل على تقليل الفاقد
لزراعة حصص الدول المشاركة
في الحوض.

ويضيف الوزير قائلا: لذلك
أصبح من الضروري الاتجاه
الى تنمية الموارد المائية
الجوفية خاصة العميقة منها
كهدف أساسي ومضوى في
سياسة الوزارة المائية والتي
تطرح في استغلال نحو ٧
مليار متر مكعب سنويا من
الخرانات السطحية. ومايزيد
على ٤ مليارات متر مكعب
سنويا من المياه الجوفية
العميقة حتى عام ٢٠١٧.

ويضيف أن الوزارة قامت مع
الجهات المختصة والخاصة
بإجراء دراسات عديدة لتقويم
إمكانات المياه الجوفية في
الأحواض المختلفة ضمن خطة
حكامة لكل حوض وتشمل
الاستفادة بخرانات المياه
الجوفية سواء السطحية أو
العميقة في مناطق
المحرم والغدا والواوي
والأحواض الساحلية والأحواض
الحجر البرمي النوبي في
الصحراء الغربية والواحات
وشرق العوينات ودر الأربعين
وفي جنوب الوادي علوة على
مناطق حلايب وشلاتين
وسيناء.

وزير الري:

■ استغلال ٧.٥ مليار متر
مكعب سنويا من الخزانات
السطحية و٤ مليارات من المياه
الجوفية حتى سنة ٢٠١٧
■ حفر ٨٥ بئرا بدرب الأربعين
لتوزيع ١٠ أفنة على كل شاب

تحقيق:

أحمد نصر الدين

حتى قام سيادة الرئيس مبارك
بزيارة عام ١٩٩٨ وأمر بإدارة
عجلة الإنتاج التي تابعتها
سيادته فكشفه في زيارة تالية
في نهاية العام نفسه مما أعطى
بذعة قوية للمشروع.

وبدأت فورية للمشروع
والمراسلات والطرقات
بالإضافة لإقامة الهيئة العامة
لشروعات التعمير بوزارة الزراعة
بإشياء قرية تتبع محطة الداخلة
وأفريا وأقامت ٢٢ وحدة سكنية
وأدارة بخلاف للبلدية الخدمية.
وتم ربط القرية والمدينة
بطريق مرصوف مع رصف
طريق الخارجة. درب الأربعين -
العوينات ثم طريق أبو سمبل -
شرق العوينات وأسوان - شرق
العوينات والأقصر - بشرقي
المصينيات وربط هذه المناطق
كلها بشبكة لتليفونات مع
إنشاء مطار شرقي العوينات
وتوسيعه لنقل المحاصيل
الخامسة بالمصير إلى الخارج
مباشرة.

غير أن التعمير أصبح له
المرام ثم استخدام الأسلوب
العلمي في التخطيط واستخراج
شرق العوينات بأحدث
الأساليب.

وكما يقول المهندس حمدين
العظمي إن المنطقة تعتبر بمقاي
البيانات الجغرافية لخصارة
جنوب الوادي التي يقيمها
مباركة لجذب الزيادة السكانية
من الوادي والبلد التي تتخط
في مساحات تزيد على ٢٤ % من
مساحة مصر، ويضيف أن هيئة
التخطيط العمراني لها نشاط
واسع في المنطقة لتوفير السكن

وفي مشروع تنمية جنوب
الوادي بوشوكي هناك قناة
الشيخ زايد التي ستسري
مساحات أراض تقدر بنحو ٤٠
الف فدان في المرحلة الأولى.
أما مخطط وقناة وعدار
ومتخلف توشكي فهي شبه
أش.

وبنكر الآن - والاعلام للوزير.
في زراعة محاصيل عالية القيمة
الاقتصادية كالخضر ومحاصيل
الحبوب للاستفادة من المياه
الهائلة المتاحة في منخفض
توشكي حتى الآن والتي يقدر
لها أن تغطي على ارتفاعات
ومناسيب عالية لمدة سنتين أو
ثلاث أو مايزيد خاصة مع
احتمال ورود فيضان عال آخر
خلال هذه السنوات.

شرق العوينات

وتقع شرق العوينات بمقاي
الجنوب الغربي لشروع توشكي
وتتمتع جنوب الوادي وكما
يقول المهندس حمدين العظمي
وكيل أول وزارة الأشغال العامة
والموارد المائية إن هذا المشروع
يعد من المشروعات العملاقة
ويقوم على وجود مشورين من
المياه الجوفية تمكن مصر من
الزراعة نحو ٢٠٠ ألف فدان بها
من الأراضي المستوية التي
يمكن استخدام طرق الري
الصغيرة بها مما يؤدي إلى
إيجاد مجمعات عمرانية
جديدة بتجميع المستثمرين في
محال الزراعة والصناعات
الزراعية على الوجود بها مما
يوجد فرص عمل جديدة للشباب
ويكن من جذب سكان جدد لها.

ويضيف المهندس العظمي
الوجود في هذه المنطقة بدأ عام
١٩٧٨ وفي مفاصل لتلك
في إقامة سفينة وقناة وعدار
توشكي إلا أن الشركة العامة
للشروعات في هذا الوقت بدأت
يعمل مزرعة تجريبية مساحتها
تزيد على مائتي فدان وتدار
بالطاقة الشمسية ثم استعمل
الفدان الأخرى من خلال إنشاء
قسيمة تسمى العين لزراعة
المساحة إلى نحو سبعة آلاف
فدان.

واستمر العمل في التجربة

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|----------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق المونيات | اسم كاتب المقال : | احمد نصر الدين |
| الموضوع الفرعي : | | رقم الملفد : | ٤١١٧٠ |
| المصدر : | الاهرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٨/٢٦ |

الحجر الجنوبي

وهذا الصوض يمتد في الصحراء الغربية خارج حدود مصر في ليبيا والسودان وتشاد وهو ذو امكانات تتراوح بين متوسطة وعالية نظرا لامتداده الشاسع والسمك الكبير للطبقة المتشعبة بالمياه والنوعية الجيدة للمياه به وتتراوح بين ٣٠٠ و ٧٠٠ جزره املاح في مليون وتبلغ الامكانات المائية لهذا الخزائن حوالي ٣.٨ مليار متر مكعب مياه سنويا لا يستخدم منها حاليا سوى ٠.٥ مليار متر سنويا .

وتطرح خطة التنمية إلى امكانية استغلال نحو ٣.٧ مليار متر مكعب سنويا في اطار خطة عشرية حتى عام ٢٠١٧ تبلغ تكلفتها نحو ٤ مليارات جنيه .

ويوضح الدكتور شياء الدين القوسى الشرف الشام على مشروع توشكى قائلا إنها موزعة على النحو التالي: ● ولحسة صبيوة: وتبلغ الامكانات الكلية للمياه الجوفية بها حوالي ١٩٠ مليون متر مكعب سنويا لا يستخدم منها سوى ٤.٥ مليون متر سنويا .

● الواى الجديد: ويشمل الواحات البحرية والفرافرة والدلتا والفسارجية ويبلغ التصريف الآمن للمياه من المياه الجوفية حوالي ١.٩٧ مليار متر مكعب سنويا ويستخدم بها حاليا حوالي ٠.٤٧ مليار متر مكعب سنويا والباقي حوالي ١.٥ مليار متر مكعب سنويا يمكن التوسع بها.

● شرق المونيات: وتبلغ امكانات المياه الجوفية بها ١.٥ مليار متر مكعب سنويا لا يستخدم منها سوى ٨.٣ مليون متر مكعب سنويا.

ويستخدم حاليا الواى للتطوير في استصلاح واستزراع نحو ٢٠٠ ألف فدان وتم انشاء نحو ٦٠ بئرا بالتنسيق مع الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية. ● قرب الأربعين ويتم حاليا انشاء ١٥ بئرا بها من امكانات المياه الجوفية هناك التي تبلغ حوالي ٨٣ مليون متر مكعب سنويا.

ويضيف الدكتور القوسى قائلا: إن منطقة جنوب الواى بها امكانات للمياه الجوفية تزيد على ٩٠ مليون متر مكعب سنويا ويتم حاليا انشاء ٢٥ بئرا انتاجية واختبارية بمنطقة توشكى على امتداد قناة الشيخ زايد لإقامة مجمعات عمرانية جديدة واستخدامات التشغيل كما تم طرح ٣٠ بئرا انتاجية كمرحلة اولى من جملة ٣٠٠ بئر سيتم حفرها في هذه المنطقة.

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق العوينات | اسم كاتب المقال : | حسين هندي |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ٤١١٧٧ |
| المصدر : | الأهرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٩/٢ |

محافظة الوادي الجديد يتفقد مشروعات العوينات وزارة الزراعة اشترت قمح العوينات لاستخدامه في التقاوي

الحاصلات الزراعية لتكون امد مراكز تصدير الحاصلات الزراعية الى الخارج مباشرة عن طريق مطار شرق العوينات ومن جهة اوضح المهندس فاروق النشواني رئيس مركز ومدينة الدقهلية لنا قد شاعنا على الطبيعة ماوصلت اليه بعض الشركات الاستثمارية بالمنطقة التي تقدم بالزراعات الصيفية حيث تمت زراعة المانجو والجوافة والذخيل وبعض المساحات من الفرة. كنا تبينا مواقف حذر الابرار من قبل بعض الشركات الجديدة التي تسلمت موارثها وبدأت في حفر الابار وتركيب آلات الري، وتاكيدا كذلك من السور المحمي لحماية وصف الطرق من قبل شركات الخدمات والتي قاربت على الانتهاء وتسليمها.

واكد رئيس مدينة الدقهلية ان انتاج شركات شرق العوينات من القمح هذا العام لشتره بالكامل وحيث الخدمات الاستثمارية للوزارة لتتاج تقاوي القمح لأنا كفاوا في باقي انماء الجمهورية لتسهم بالمنطقة وخاله من أي نوع من العشائش أو أي ظلم، وأوضح ان هذه المنطقة تعتبر أفضل منطقة لتتاج تقاوي القمح لأنها منطقة معزولة ولا يتم استخدام أي مبيدات بالاضافة الي الانتاجية العالية للذرة والتي وصلت الي أكثر من ٧ اودا وبعد انتهاء زيارة شرق العوينات إلى طريق موبه الي الخارجة اتجه المحافظ ومراقبه لتفقد مناطق الاستصلاح الجديدة بمنطقة درب الاربعم للوقوف على احتياجات هذه المنطقة من بنية أساسية ومعدات... ولقد تتابع مع المتشغعين وعائلاتهم بعد السماح لهم باستطاعتهم الي مناطق الاستصلاح والتوسع عن أحوالهم واحتياجاتهم وطلب التنقيبين بالمحافظة بحث مطالبهم وحل أي مشكلات ان وجدت

حسين هندي

في درجة حرارة حارقة تقترب من الخمسين درجة مئوية قام السيد عثمان شامعين محافظ الوادي الجديد برفاقه بعض قيادات المحافظة للتنقيبين بزيارة تفقيد منطقة شرق العوينات الاسميوي لافسي حيث طلب من المهندس فاروق النشواني رئيس مركز ومدينة الدقهلية - التي تتمتعها المنطقة ادريا - ضرورة التنسيق مع الجهات المعنية بالمحافظة لتوفير التواير للمنطقة وخاصة القطاع الصحي لتيسير الخدمات الطبية للمقيمين بالمنطقة ولعاملين بالمشروعات الاستثمارية القائمة والعمل على جذب المواطنين المقيمين بهذه المنطقة ليكر للتي تتوافر بها جميع سبل الحياة الكريمة.

وقال في أثناء تفقده الوحدة الصحية بقرية العين ان هذه الوحدة تم توفير جميع المستلزمات الطبية لها من ادوية ولقاحات، واعضاء، لتفريش والادوية وتعميمها - بمرور اسبوع - يتم انشاء بنك الدم وغرفة عمليات لخدمة العاملين بالمنطقة

وقام المحافظ ومراقبه بزيارة للمشروعات الاستثمارية بالمنطقة حيث تفقد العمل بها على الطبيعة للتأكد من ثوبت جدية تنفيذ المشروعات.

وفي اللقاء مع بعض المسؤولين عن هذه المشروعات لكد الاستعداد لازالة أي معوقات قد تقابل المستثمرين في تنفيذ مشروعاتهم. وأوضح ان ماتم بالمنطقة بمثل إنجازا كبيرا لخص في عهد الرئيس حسني مبارك الذي وضع في بؤرة اهتمامات تحويل منطقة جنوب الوادي الي منطقة جذب للسكان وتحويلها الي منطقة زراعية وصناعية لدعم الاقتصاد المصري لتدخل القرن المقبل بقوة ولتدف في صفوف الدول المتقدمة

وأشار الي ان هذه المنطقة مستحق فرس عمل مناسبة للشباب كما ان هذه المنطقة سيتم من خلالها توفير

| | |
|-------------------|--------------|
| شعوب الرئيسية : | شرق العوينات |
| شعوب الفرعي : | الأهرام |
| اسم كاتب المقال : | حسين هندي |
| رقم العدد : | ٤١١٨٩ |
| تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٩/١٤ |

شرق العوينات ودرب الأربعين والفرازة مناطق تحولت لجذب الاستثمار والأيدى العاملة الجديدة

أقظ الوادى الجديد



علمان شاهين

أجرى الحوار : حسين هندي

اللقاء الفصوى على ساحت أنجازاته على أرض الوادى الجديد خلال ١٨ عاما والتنمية التي تحققت في عهد الرئيس حسنى مبارك ، كان لنا هذا الحوار مع اللواء عثمان شاهين محافظ الوادى الجديد الذى أكد أن المحافظة شهدت تنمية في مختلف المجالات وأوضح أن هذا العهد تحول فيه حلم مواطنى الوادى إلى حقيقة على أرض الواقع فى شرق العوينات ودرب الأربعين والفرازة. ونقول معاً لنقول إلى الوادى الجديد هو الحلم الذى طال انتظاره وتحقق على يد الرئيس مبارك .

على الودائع المتصفية وإذا تحدثنا عن الفترة من ١٩٧٩ مصرية موزعة على مراحل لتعليم المنطقة كما تم أعمال التعليم الجاهلى لأول مرة بالمحافظة مشاهداً فروع كلية تقنية جامعة أسهرط بالخارجة لكن نزلت لجامعة الوادى الجديد وشهدت المحافظة نهضة حضارية لتوفير الرعاية الصحية لكل مواطن بعد أن كان المرضى يتحمل مشقة السفر إلى خارج المحافظة لتلقى العلاج ، فبذلت الفئات الصحية التى تم إنشاؤها فى عهد مبارك ١٥٠ منشأة ، على امتداد الطرق الصحراوية ، كما تم الاتفاق مع عدد من الجامعات لإيفاد قوائم طبية ذات تخصصات نادرة لعلاج المرضى.

وبحلول ١٨ ٢٠٠٠ عاماً الماضية تم إنشاء ٧٦٧ وحدة سكنية بمختلف مدن المحافظة وليس هناك مشكلة إسكان ، كما يتم الآن إقامة مجمعات عمرانية جديدة.

الاستثمار للشباب هو أساس دعوة مبارك لعزى الصحراء ، ماذا أثمرت المحافظة لهم خلال ١٨ عاماً؟

الحافظ : في إطار اهتمام الدولة بهذا القطاع تم إنشاء ٧٤ مشاة صيدية شملت مراكز الشباب والنادية الرياضية والألعاب الشاطئية المائية.

ماذا نقول حول هجرة أبناء الوادى إلى خارجها للبحث عن فرص عمل؟

الحافظ : كان يحدث هذا منذ زمن بعيد قبل ١٨ عاماً ، أما الآن وبعد دعوة الرئيس مبارك بغزو الصحراء وتمهيداً لفتح عدد كبير من المشروعات تستقطب الأيدى العاملة شفهياً.. فهناك ١٥٠ مشروعاً استثمارياً شملت مشروعات زراعية وصناعية وسياسية وخمسية قيمتها ٩٠٠٠ فرصة عمل كما أن هناك مشروعات شرق والشمال العامة والى وفرت فرص عمل تجاوزت ١٨٠٠ فرصة عمل وكذلك المشروع الصناعى بانيو بطراوى شرق عليه تشييد ١٠٠٠ الألف فرد بخلاف المشروعات القومية الصاعدة بشرق العوينات ودرب الأربعين فقد وفرت فرص عمل كثيرة للشباب والمثقفين.

الزراعة في الوادى التنمية على أرض المحافظة لها مؤشرات خلال ١٨ عاماً ؟
الحافظ : الزراعة تعتمد على المياه الجوفية في ريها ، وإن كان تم حفر ٢١٤ بئراً خلال ١٨ عاماً ، يتم عمل شبكة هائلة للمصارف بالإضافة إلى ٧٨٢ كيلو متراً وإنشاء ٦٠٠ بجميرات للري ، كما تم إنشاء ١٠٠٠ بجميرات للصرف ، كل هذا ساعد على زيادة الإنتاج الزراعى حيث بلغت ٢٤٠٠٠٠٠ دنانير وكانت قبل عهد الرئيس مبارك ١٤٠٠٠٠٠ دنانير ، كما أن هناك ٢٢ ألف فدان للأرز بخلاف المشروعات المساندة في درب الأربعين والعوينات والفرازة التى تعتمد على الزراعة التى بها يستحوذ مصر لتصبح سلة الغذاء النظيف مرة أخرى

إنجاز وتم كسر عزلة الأرياف وهو خط سكة حديد الخارجة فناء - سنساجيا والذى قام الرئيس مبارك بافتتاحه بطول ٦٨٠ كيلو متراً وهو الخط الذى فتح طريقاً مباشراً وسهلاً لرياحات الصحراء ، يساهم البحر الأحمر وهو ما ينعكس على مستقبل التنمية الزراعية والصناعية والتجارية والبطرية والسياحية بالمحافظة كما تم تشييد أول خط سكة حديد يربط واحة باريس بمدينة الخارجة بطول ٤٢ كيلو متراً وبذلك أيضاً نقطة تنمية في جنوب الوادى والسامية في إقامة مجمعات صناعية جديدة.

وبالتصية للمواصلات السلكية فكانت المحافظة تقدمها ولكن في عهد الرئيس مبارك كان التطويرات نصيب كبير من الاستثمار حيث تم تطوير شبكة التطويرات وإنشاء ٦١ ستروكلاً سعة ٥١ ألف خط منها ١٤ ستروكلاً رئيسياً الكابونيات وتم ربطها بكابول الألياف الضوئية التى تم معها لجميع مناطق الشرق والشمال التى لم يتم توصيل الألياف الضوئية لها وتم بالقرى الصناعات مثل شرق العوينات والفرازة

ماهى الاستثمارات التى قامت بها المحافظة لاستقبال الإغداد للفرزانية من قبل القادمين الجدد في المجالات المختلفة في ظل دعوة مبارك بتنمية الوادى الجديد؟
الحافظ : أن الرئيس مبارك ومنذ فترة طويلة وضع في اعتباره أن الوادى الجديد يعتبر القلب الاقتصادي لسر وأنها القلب الحضري لشبكة تكس السكان بالوادى القديم ولذلك كان لزاماً أن ننهي الخناق القمعي والاعتماد بالبنية التحتية وأر استمررنا القممات التى تمت في عهد مبارك بعد أن إلهاء تقنية وصلت لكل مناطق وأهراً فقد تم إنشاء ١٠٠٠ محطات مياه كاملة وكذلك إنشاء خزانات علوية وأرضية كما تم إنشاء ٣٠ محطة تنقية مياه وتنشيد شبكة هائلة لإياد الصرفية لتغذية الفن والقرى الزراعية الأطراف والشمالية لمشروعات المصارف بطولها الإصدار والمطاط في الحوض القصى أما الكهراء فمستند تم ربطها بالشبكة الواحدة وإنشاء ٥ محطات لتوليد الكهرباء على مستوى المحافظة فتمتد المحافظة بكاملها وبها وقراها وتوابعها تضافه بتقدير إلكترونى على مدى ٢٤ ساعة يوم أن كانت تغد

لواء عثمان شاهين محافظ الوادى الجديد بداية توريد أن تعرف حجم الإنجازات التى تحققت على أرض المحافظة خلال عهد الرئيس حسنى مبارك (١٨ عاماً)

الحافظ : الحقيقة أن متاحف من إنجازات على أرض الوادى الجديد في عهد الرئيس حسنى مبارك خلال ١٨ عاماً ضخمة وإذا استمررنا ما كان مروجوا ليل نوبل للسوية نجد أن معظم الفرق والخدمات والتنمية والتجديد الحضري تمت على أرض المحافظة في عهد الرئيس حسنى شاهين حيث تم إنشاء ١٠٠٠ مشروعاً استثمارياً في شرق العوينات وفى درب الأربعين وفى الخارجة والفرازة والفرازة القومية العملاقة التى تم على أرض الوادى الجديد خلال هذه الفترة يبلغ حوالي ٥ مليارات جنيه ، ذلك بخلاف الاستثمارات التى تمت بواسطة المحافظة في شكل مشروعات استثمارية في مختلف المجالات وفى مبلغ قيمتها ١٠٣ مليار جنيه كما أن ذلك بخلاف الاستثمارات للشروعات القومية العملاقة التى تم على المستوى القومى في شرق العوينات ودرب الأربعين

في الماضي كان الوادى الجديد هو الغلى الرسمي للمصريين والمخالفين من مواطنى الدولة ، وكان الجميع ينظر إليه على أنه آخر الدنيا..حافظكم؟

الحافظ : هذا الكلام كان في الماضي كما تقول ، فالوادى الجديد أصبح في عهد مبارك شيئاً مختلفاً تماماً فالمسافات بين وبين المحافظات ذات وغير ذلك على تلك الأعداد الكبيرة من القطن الجديد والزيترين اثنين يزرعونهما أما للسياحة أو الاستثمار أو العمل وذلك يرجع إلى ماتم إنشائه من بنية أساسية بشكل عام بطرق ومواصلات والاصالات بشكل صحيح وعدهم الحضرة فى السابق أن تعلمنا كل طعل التنمية السطوئية في مشروعات تنمية الجيوب. ولكن قد تم بعد المحافظة بشبكة ضخمة من الطرق الجارية والعرضية بطول ٧٥٠٠ كيلو متراً والى تمهيد شرايين السلام من قديمه للمحافظة بالمسافات التى حتى الجيزة والفرازة وكذلك إنشاء شبكة طرق داخلية لربط مدن شرق المحافظة بعضها بما يسمى حركة التنوير والزيترين والتموين والتنمية والتجديد والتطوير بالإضافة كما تم إنشاء مطار الدائى وسر شرق العوينات وتقوم على الخارجة لمهمة الواسعة إلى إنشاء المحافظة للزراعية الأطر السواسية هناك

شرق التفريعة

شرق التفرقة

| م | عنوان المقال | كاتب المقال | المصدر | العدد | التاريخ | الصفحة |
|----|---|---------------------|----------------------------|-------|-----------|--------|
| ١ | الحاوية و التفرقة | محمد هـى الدين بىلر | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٢٨ | ١٩٩٨/٤/٢٠ | ١٧ |
| ٢ | شرق التفرقة و تنوع نماذج الاستثمار | سمير معروض | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٢٨ | ١٩٩٨/٤/٢٠ | ٢٣ |
| ٣ | شرق التفرقة : معايير النجاح للمشروع | محمد حسن موسى | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٣٥ | ١٩٩٨/٦/٨ | ٢٥ |
| ٤ | ٧ وصايا لتأمين نجاح شرق بورسعيد | محمد سمير السيد | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٣٠ | ١٩٩٨/٧/١٣ | ٣٠ |
| ٥ | اهرامات حسن مبارك الاربعة (١) | نعمات الزياتى | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٤٥ | ١٩٩٨/٨/١٧ | ٣٣ |
| ٦ | اهرامات حسن مبارك الاربعة (٢) | نعمات الزياتى | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٤٦ | ١٩٩٨/٨/٢٤ | ٤٠ |
| ٧ | بورسعيد هل تصبح خنجر فى قلب الاقتصاد المصرى | سالم وهبى | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٤٦ | ١٩٩٨/٨/٢٤ | ٤٦ |
| ٨ | اهرامات حسن مبارك الاربعة (٣) | نعمات الزياتى | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٤٧ | ١٩٩٨/٨/٣١ | ٤٩ |
| ٩ | المقاول للمصرى على اجندة شرق بورسعيد | محمد ابراهيم | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٥٠ | ١٩٩٨/٩/٢١ | ٥٦ |
| ١٠ | تعمير مشروعات شرق القناة | جرجس حلمى عازز | (كتاب)الحررة الخضراء | | ١٩٩٩ | ٥٨ |
| ١١ | المشروع القومى لتنمية شرق بورسعيد | محمد نانا | (كتاب) مصر المستقبل | | ١٩٩٩ | ٦٣ |
| ١٢ | البنك التجارى الدولى يحول اربع شركات عائلته تطلق ميناء شرق بورسعيد | جمال فاضل | (مجلة الاحرام الاقتصادى | ١٥٧٥ | ١٩٩٩/٣/١٥ | ٨٣ |
| ١٣ | الحكومة انفقت ١,٥ مليار جنيه فى اقامة الجزى للملاحى | محمد التوفير | الاحرام | ٤١١٥٥ | ١٩٩٩/٨/١١ | ٨٤ |
| ١٤ | ميناء شرق بورسعيد يساقى الرمس | محمدى غام | الاحرام | ٤١١٧٣ | ١٩٩٩/٨/٢٩ | ٨٦ |
| ١٥ | مبارك يقوم بزيارة ميدانية لمشروع شرق التفرقة | محمد أبو السعود | الاحرام | ٤١١٨٢ | ١٩٩٩/٩/٧ | ٨٩ |
| ١٦ | شرق بورسعيد و مواجهة العولة | الجزيرة | الاحرام | ٤١١٨٥ | ١٩٩٩/٩/١٠ | ٩٢ |
| ١٧ | ماذا تعنى شرق التفرقة لاقتصاد مصر | دلال العطوى | الاحرام(ملحق الجمعة) | ٤١١٨٥ | ١٩٩٩/٩/١٠ | ٩٣ |
| ١٨ | مشروع شرق بورسعيد العملاق يستعد للدخول مرحلة التشغيل | احمد العطار | الاحرام | ٤١١٨٧ | ١٩٩٩/٩/١٢ | ٩٤ |

الموضوع الرئيسي : شوق الغريفة

الموضوع الفرعي : اسم كاتب المقال : محمد في الدين بنتر

المصطلح : (مجلة) الامرام الاقتصادي

رقم العدد : ١٥٢٨

تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٤/٢٠

لمحة تاريخية

بطل هذا المقال هي «الكوتيز» كيف ظهرت على مسرح النقل العالمي؟ إليكم قصتها: «مكنايز» رجل أعمال أمريكي كان يعمل في نقل البضائع بالشاحنات TRUCKERS عبر قارة أمريكا الشمالية، اختبرت في ذهنه فكرة إنشاء صناديق وطرق البضائع للتخزين في صندوق حديد كبير CONTAINER، ليستخدمها في مصر لاحقاً. «مايو» وفي منتصف الخمسينيات بدأت شركة بان أتلانتيك البحرية ATLANTIC STEAMSHIP CO. PAN، في عملها بعد باسم «SERVICE INC. SEA - LAND» في قنطرة «داتل كوتيز» حديدية طول الواحدة ٢٥ قدماً، فاندلعت بذلك الشراكة الأولى لكوتيز في العالم. وكان ذلك على خط الملاحة الذي يربط موانئ الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية بسانتو دورو. ولم تقتصد محامل النقل البحري بالكوتيز على نطاق عالمي إلا في منتصف الستينيات وذلك بعد أن استوعب المصنعين والمستوردين والتأطير الجبريين ملاك السفن ومستورديها، أهمية الكوتيز. فظهرت لفظة BOX أي «صندوق» مرادفة للفظ «حاوية» واستقرت أبعاد الكوتيز أو الحاوية أو الصندوق على تعين: أبعادها طول عشرون والآخر أربعين قدماً، وكلاهما يمرض شائعة أقدم وأرفعاً شأنية أديماناً.

أدرك الكافة أهمية الحاوية الملوثة المجدبة التي فتحت عالماً جديداً. كنزها بيضاء كليس. فهي سهلة المناولة بدءاً باستخدام الرافعات المتكثفة ثم باستخدام رافعة خاصة. وفي عطفها على البضائع من السرعة والتلف والعوامل الجوية كل ذلك أدى إلى انسياب حركة التجارة من باب للمصنع أو المخرن إلى الشاحنات أو السكك الحديدية أو الموانئ النهرية عبر الطرق الجديدة والقنوات الملاحية. وانتهى إلى المواني إلى الأرصفة إلى ظهر السفينة وأخيراً إلى باب الرسل إليه في الوقت المناسب. وهكذا أصبحت الحاوية الفجر DETONATOR الذي غير معالم النقل البري والنهرى والبحري والنقل الجوى.

وأدى سهولة مناولة وتخزين الحاوية لتسهيل إلى إحداث تغيرات جوهرية في أنشطة التهيئة والتخزين والنقل والتوزيع. ومع انهيار الأنظمة الشمولية ونظام الاقتصاديات ومع إزالة القيود أمام قوانين العرض والطلب وتحرير التجارة الدولية ونشوء التكتلات الاقتصادية وتطبيق تطبيقات «الجات» GATT. كل ذلك أدى إلى زيادة حجم التجارة العالمية وتعاظم دور النقل البحري باعتباره الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع لاسيما الجافة منها. ومن هنا ظهر نظام نقل متكامل من متعدد الوسائط TRANSPORT MUL. ونمذجة هذا النظام هي الكوتيز «الحاوية».

الحاوية

هذه السلسلة من الأحداث والتطورات تلاحت آثارها ومزتها REACTION CHAIN ما أدى إلى إحداث تغيرات تكفولوجية ليس فقط في صناعة الحاوية، ولكن فورت أيضاً تغييرات في صناعة بناء السفن وصناعة الرافعات (الأنشاس) المتخصصة فظهرت الرافعات الجسرية

GANTRY CRANE. ومعدات مناولة الحاوية على الأرصفة والساحات والمضارن، وعربات السكك الحديدية المتخصصة لنقل الحاويات، والشاحنات - تريتلات - والأرصفة المتخصصة. وكما تدور وتزترن في أبنائها ببقاع الحاوية.. «الحاوية» هي الملكة. ليس هذا فقط، ولكن ثورة الكوتيز امتدت أيضاً إلى الإجراءات البحريةية والدورات المستتية وشبكات الموانئ التي تحوي بيانات ومعلومات الاتحاج والتخزين والنقل والتوزيع.. بل وامتدت آثارها إلى التعليم والتدريب والتأمين والصناعة المتخصصة.. عالم جديد لائق ويوطئ وراء التطور السريع في استخدامات النقل متعدد الوسائط ويقت «الحاوية».

وأصبح أكثر من وسائل النقل. ساحة (تريتلات) عربية سكك حديدية، صندل نقل نهري، سفينة، وأدى ذلك إلى ظهور النقل البحري الذي يلجم للشاحنات خدمة نقل متكاملة من الباب إلى الباب بموجب عقد نقل واحد وتوازن شامل وبالتالي مستوية واحدة رغم تعدد وسائل النقل. وهكذا استحدث نظام قانوني جديد في عالم النقل البحري فظهرت «تلقائية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط» التي أبرمت في جنيف في ٢٤ مايو ١٩٨٠. بيد أن هذه الاتفاقية لم تدخل بعد نطاق التنفيذ وإن أعقب ذلك ظهور مقواعد اختيارية بشأن وتائق النقل الدولي متعدد الوسائط عام ١٩٩١.

لا عجب إذن أن تتجاوز إجمالي الحركة العالمية الحاويات للتداول في موانئ العالم عام ١٩٩١ ملحة للطلوب حاوية. وفي عام ١٩٩٤ أصبحت موانئ الولايات المتحدة الأمريكية للكرز الأوسط ولعدة الحاويات للتداول والامارات المركز الماطر والسعودية المركز زائفة والمصريين ومصر للكرز الخامس والمصريين

وحركة مائة مليون حاوية نمطية (AUCHT) قعما) تتطلب معدات خاصة لرفع وتخزين الحاويات، وسنفا متخصصة هي سفن الحاويات، وأرصفة متخصصة لرسو تلك السفن في المواني. أما للعدات فاعلمها الرافعات الجسرية GANTRY CRANES. وقد يزيد طول ذراع التجميع بها OUTREACH في أربعين متراً. وفي عام ١٩٩٢ بلغ عددها ٢٠٣ في موانئ العالم ١٢٢ رافعة حوائية الشرق الأوسط. وأما معدات النقل على الأرصفة فنعما STRADDLE CAR RERS. وكان عددها ٢٢٢ وحدة منها ٢٠٥ وحدات بموانئ الشرق الأوسط والهند.

نتجها مما سبق إلى أن هناك مثلاً يحوي بضائع التجارة الدولية الحاوية وسفن الحاويات والمواني ومن هنا تنتقل إلى سفن الحاويات

سفن الحاويات

تسمى السفن التي تتكون حمولتها KPM من الحاويات باسم COMTAINE SHIPS وترجمتها إلى العربية سفن الحاويات. وبالرغم من بداية ثورة الحاويات في منتصف الخمسينيات، إلا أن الجيل الأول والثاني من سفن الحاويات لم يظهر إلا في أواخر الستينيات بطفة ٧٠٠ و ١٥٠٠ حاوية وحمولة ٣٠ ألف طن وزني على التوالي. وظهر الجيل الثالث في أوائل السبعينيات بطفة ٣٠٠٠ حاوية وحمولة ٤٩ ألف طن وزني. وظهر الجيل الرابع بطفة ٤٥٠٠ حاوية في منتصف الستينيات. وسيفي الحاويات بطفة ٦٠٠٠ حاوية تزيد حمولتها الوئزية DWT على ثمانين ألف طن وطولها قرابة ٣٧٠ متراً وعرضها ٥٠ متراً وغطسها حوالي ٢٢/٢٢ عتفة أي ميل بحري في الساعة وثمنها قرابة مائة مليون دولار.

هذا التطور السريع لسفن الحاويات في الماضي كان بطلته الحاوية وما أحدثته من تكررات سرعة متلاحقة CHAIN REAC TION أدت إلى استحداث النقل بالحوايات في منتصف الثمانينات على مايزيد عن ٨٥٪ من البضائع العامة القابلة للتحويل. وتزيد هذه النسبة إلى ٩٥٪ في التجارة الدولية بين الدول النشطة شرقاً وغرباً. ومن النتيجة كانت بسبب تخفيض عدد رسو السفن في المواني. مما يعرف بسرعة دورة السفينة واستغلالها وانخفاض مصروفاتها بسبب اقتصاديات الحجم وبالتالي خفض تكلفة النقل/ميل. وبالرغم من أن الخطوط الملاحية المتخصصة تكون حوالي ١٠٪ من إجمالي النقل/ميل للخطوط البحرية العالمية، إلا أنها تستحوذ على ٥٠٪ من إجمالي التكاليف البحرية. أيضاً أدى زيادة عدد هذه السفن وحمولتها إلى تطارد زبانة أمية سفن الحاويات بالبنمية لإيرادات قناة السويس واحتلالها المركز الأول بعد تراجع مركز ناقلات البترول. ومن هنا

اسم كاتب المقال : محمد في الدين بنبر
رقم العدد : ١٥٢٨
تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٤/٢٠

الموضوع الرئيسي : شرق التفرعة
الموضوع الفرعي :
المصدر : (مجلة الاهرام الاقتصادية)

مشروعات لإنشاء عتاما على عشرة في ثلاثة مثلا
لقد تم إنجازات للتوارة العقارية المصرية لاجد
بالاستثمار... ماما يقي لنا ٩٠٠... يقي لنا اللواتي
والنقل الحرة. مع اللواتي خدمات اللواتي... ولا نفي
هنا خدمات اللواتي بالفرع للتطوير الضيق الذي
يتعدد بالتوكيلات للامعة والتوريدات البحرية... الخ.
ولكن نفي مشروعات عملاقة في مجالات صناعات
التجميع والتخزين والتوزيع والنقل البحري بالسفن
الوسيلة للحاويات وغيرها والنقل البري والنقل الجوي
ان نحن من هذا كله... ما هو موقف موانئنا التي هي
رأساننا القوي البحري الجديد الذي نقي لنا خاصة
بعد لتضار اسطوانات التجارى؟

التفاصيل الرسمية موجودة في كتيبات نيقة متداولة
منذ لواتل الستينات وحتى اواخر التسعينات ونحن
في مشارف القرن الجديد، وكلها تتحدث عن عظمة
موانئنا والخطط قصيرة المدى والخطط الأجلة ثلاثية
وخامسية وعشرينية... كما استحدثت تعديرات جديدة
مثل التطوير والتحديث... و... وكل هذا بفضل كافة
وخبرة الجميع من الوزير إلى الصغير موكه تمام
بافهم... وإلى القارى، بيانات سرية IN ABSTRACT
من كلمة «معالى وزير النقل والمواصلات» في الندوة
الدولية الثالثة عشرة «لاستراتيجيات تطوير الموانئ» في
فبراير ١٩٩٧.

لقد استهدفت سياسة وزارة النقل البحري تطوير
وتحديث الموانئ المصرية... وإنشاء موانئ جديدة
مستخدمة للتكنولوجيا المتقدمة... وبلغ حجم
الاستثمارات خلال الخمس عشرة سنة الماضية مبلغ
١٦٠٠ مليون جنيه وخطة حتى عام ٢٠١٧ استثمر
بلغ ١٧ مليار جنيه... وحرصا من وزارة النقل البحري
على مواكبة الاتجاه العالمى لتحوية البضائع... تحقيق
هذا بعد أكثر من ربع قرن من تلبية «الاندفاع» إلى
ثورة الكونتيرز... لقد تم إنشاء محطات متطورة لتداول
الحاويات في كل من موانئ الاسكندرية والقاهرة
وميناء بورسعيد ومعدا بلحمت معدات التداول من
أوتاش عملاقة وأوتاش ساحة وخلافة وتبلغ الطاقة
الاستيعابية لها حوالي مليون ونصف مليون حاوية
مكثفة سنويا

الخطوط الملاحة العالمية لتكون
الميناء الرئيسي (المحورى) حيث
يتم طرير الحاويات باسم الدول
المجاورة ثم يتم نقلها من الميناء
الرئيسي إلى اللواتي المجاورة
(الثانوية) باستخدام سفن
وسيلة للحاويات FEEDERS.
أو بالشاحنات عن طريق البر
وتتروا طاقة تلك السفن
الوسيلة للحاويات من ٢٠٠ إلى
الف حاوية وأحيانا تكون
مجهزة برفاعة جسمية SELF-
SUSTAINED.

ومن هنا نشطت شركات المقاولات
العالمية المتخصصة في تشييد اللواتي لإغراء الدول
القائمة بالذات على بناء أرفعة للحاويات في الموانئ
التقليدية... كمناء الاسكندرية مثلا أو ميناء بورسعيد...
أو أغراء تلك الدول بتشديد ميناء جديد يركز على... الخ.
سفن الحاويات... كميناء ميناء جبل علي... الخ.
ويشير في ركب هؤلاء للقوانين صانعو المعدات
المتخصصة لتداول الحاويات الجسرية ورفاعات الشوكية
وإمكانيات الحاويات STRADDLE CARRIES... ولما
الجميع عن طريق وكلائهم التجاريين إلى عمليات
طوبى... وأسعة التوافق يشاؤون فيها التخصصيات
المؤثرة وإصباح المصالح الخاصة (جامعات الضغط)
القوية من مخدتي القرارات، وربما تساعد دول هؤلاء
القوانين على إغراء الدول القائمة بتقديم قروض طويلة
الأجل وربما ينضم إليهم البنك الدولي للتجديد
والإنشاء لتقديم خدمات بيوت الخبرة والقروض،
وأيضا يستنجون الكلام والهاضرين، ويعزز الكل
سيفوقنا مزيد للحاق بالعالم المتقدم... وربما ينتهي
الامر بتشديد موانئ أكبر من الحاجة الفعلية... وغالبا
ما يستمر بعد تشييد الموانئ والأرفعة عمليات شراء
وتوريد معدات لا حاجة للميناء لها وذلك بفضل نشاط
الوكلاء التجاريين، وأساليبهم معروفة للكافة وأحيانا
ينتهي الأمر إلى تشييد ميناء حيث لا تستطع الدولة
القائمة إدارته بتمامها الوطنية ولكنها تكار بدعى
مفوض حد أحسن من حده وينتهي الأمر إلى تشييد
ميناء، في غير الموقع المثالى ويتسدد اللواتي بل
البالين... هذه هي مساة نمط تكرارى في دول العالم
الانتلى...

فأنا عن موانئ مصر؟

ان عناصر النقل البحري للتجارة الدولية هي
البضائع والسفن واللواتي... أما السفن فلا تنصر مصر
ناقلة حاويات ولحمة. ولما كانت الدولة تتجه سياسة
الاقتصاد الحر فلا تتوقع ان تفسر الحكومة بتحديد
الاصول الخاصة في ملكية سفن الحاويات... ولما كان
القطاع الخاص مزال في مراحل النمو الأولى فلا
اعتمد ان لديه القدرة المالية والفرصة الادارية لتحتل سفن
حاويات من طراز الاجيال الثالثة ما فوق... أضف إلى
ذلك ان القطاع الخاص يستهدف الربح وان يستثمر
لمواله وأعمال الآخرين التي يترضاها من البنوا في

اصبحت سفن الحاويات في الماضى والمستقبل. وهذه
السفن من الجيل الخامس لا يقر على امتلاكها سوى
لشركات الملاحة العالمية MEGA CARRIERS التي
يزيد حجم اموالها على المليار دولار وتجاوز إيراداتها
الكلفة السنوية علامة المليار دولار أيضا
وفي نهاية الحديث عن سفن الحاويات، ننقل بالقارئ
... اللهم... إلى المستقبل... FAST SHIP ATLANTIC INC...
شركة أمريكية بالاسكندرية بولاية فرجينيا، تسعى إلى
أن تقدم إلى السوق الملاحة سفينة حاويات ذات تصميم
حيث تتميز شكل بدننا بحددة وعمق مقدمة السفينة. أما
الآلات الحركة فتتكون من توربينة غازية تقوم بتشغيل
مضخات تدفع الماء بسرعة عالية خلال خمسة فحقات
من NOZZLES في مؤخرة السفينة لتدفع السفينة إلى الأمام
بسرعة عالية تدفق سرعات السفن التقليدية الحالية
وتبلغ سرعتها أربعة أضعاف لسفن الحالية في البحر
الخالص أيضا يستعمل التصميم على باب واسع في
مؤخرة السفينة مع دخول توربلى يتحرك على
مسافة هوائية لملاحة ٥٥ حورية في الساعة مقابل ١٥
حورية/ ساعة للروافع الجسرية التقليدية. محصلة هذه
الثورة التكنولوجية هي خفض مدة بقاء السفينة في
الميناء بنسبة ٨٠/، وتبلغ كلفة بناء هذه السفينة ١٧٠
مليون دولار. وقد يتسائل القارئ... اللهم... حينما يصل
معدا إلى هذه المرحلة من الملال: أين نحن في مصر من
هذا كله؟... طول صبرا إلى ما بعد ان نتحدث قليلا عن
القطاع الثالث اللواتي.

الموانئ

تأثر الموانئ حول العالم بثورة الكونتيرز وتطورت
بسرعة في الدول الصناعية الفنية المتقدمة ولاحقت بها
معظم الدول النامية الصغيرة الفنية بالافكار والرجال
والموقع مثل سنغافورة وبنى... أما التطور فينتلخص
في تطوير الأرصفة وبناء أرصفة جديدة أو بناء موانئ
عميقة متخصصة تناسب عمليات سفن الحاويات مع
ربط الميناء بالطرق البرية والنهرية والسكك الحديدية
المتطورة والمطارات وفقا لظروف كل ميناء... ويتم تجهيز
تلك الأرصفة بالروافع الجسرية والسماكات ومعدات
المناولة والتأسيس لعمية تسخير وتنظيم الاجراءات
الجمركية كإجراء وسيلة لا
إجراءات حاكمة سلطوية... وتنفذ
الخطط الملاحة العالمية الثالثة
الحاويات كثيرا عند اختيار
الموانئ الرئيسية (المحورية)
التي ترسو بها السفن لتحميل
والترقيق ذلك ان تكلفه مناولة
الحاويات تنال ٢٥/٢٠ في
اللمنة من الكلفة الكلية
للمشروعات تشغيل السفينة... كما
تمثل مصروفات اللواتي... الخ
حوالى ٢/، وتمثل عمولات ربط
البضائع والتوكيلات الملاحة...
البحر حوالى ١/٥، ومن هنا كان
التنافس القاتل بين موانئ
للنقل الواحدة للاستحواد على

الموضوع الرئيسى : شرق القرية

الموضوع الفرعى :

المصدر : (مجلة الاهرام الاقتصادى

اسم كاتب المقال :

محمد هبى الدين بنار

رقم المجلد :

١٥٢٨

تاريخ الصدور :

١٩٩٨/٤/٢٠

ارضى شرق القرية . والتحول لانشاء ميناء محورى عالمي فط ونا نقل مشروعات وكيهزات الانشائية ميناء محورى عالمي يوطه بمصر والدول المجاورة شبكة نقل حيوية متعددة الوسائط... بحرية ، نهرية ، سكك حديدية ، طرق الشاحنات... هذ الميناء سيجنب Mother SHIPS لتفريغ حمولتها من الحاويات برسم لامة الشمن (ترانزيت).

مبدأ في جذب الضغوط للاحيية بسبب موقعه الاستراتيجي بالقرب من مدخل قناة السويس وبخلاف معدلة والعقلية التجارية لميدية . وقد تم محاولة ٨٧٧ لف حاوية عام ١٩٩٦ منها ٢٠٪ برسم إعادة الشحن. كما تجاوز عدد الحاويات للتداول عام ١٩٩٧ واليون حاوية . ولكن ولأخذ ان سفن الحاويات من الجيبن الرابع والخامس بطاقة ٤٥٠٠ / ٦٧٠٠ حاوية لا تستطيع استخدام ميناء دمياط بسبب تضر عمق للجرى للملحى بظاهرة الانطواء SEDIMENTATION . وايضا بسبب عدم ملاحة زواياه الجسرية . ولما كانت الروافع الجسرية الميناء قد اقترنت من نهاية عمرها الاقتصادي ، فانا ما استعملت بروافع تزيد لمواحل انزعها البحرية OUT REACH عن اربعين مترا ، وانا مائم تطهير وتعريق للجرى للملحى والارصفة لتستقبل نقلات الحاويات الضخمة . فحيث يصعب الامل كويرا في إمكانية ملاحقة الميناء لاحتلام مع التطورات التكنلوجية في صناعة . بناء سفن الحاويات ولووافق ذلك مع الانضمام . الاصيل . باحياه المارد الدائم في مصر ، الا وهو نهر النيل ليكن الشراون العميوز لنقل البضائع بدلا من التكلفة للتزليدة لنقل بالشاحنات ومما تتطلبه من طرق باعطة التكاليف ومتخلفة من ثوب بني . نقل لو تم ذلك كله لنامطت امنية ميناء دمياط وتوفق على منافسيه من الوائيه الاحيية.

ونود هنا ان نستطرد قليلا لنسجل اعراضنا على بيع او لتجوير ميناء دمياط بالطامعي لانشاء محطة حاويات اهلية هنا او هناك ... خارج نطاق استراتيجة شاملة لمواين مصر ... ان وجهت!!

هذا هو حال مايرسلنا اليه بعد اكثر من ربع قرن من تنبيه مجلة « الاهرام الاقتصادي » الى ثورة الكونتيزنر (١٤) : رافعة جسرية وثلاثة آلاف متر اربعة لاستقبال الاجيال للتطوير من سفن الحاويات وعد من الحاويات للتداول لايتناسب مع الموقع الذى انعم الله به على مصر والمصريين.

خلاصة القول ان ثورة الكونتيزنر - الحاويات - لم تلحق بها مصر في تواضع شديد الا منذ قرابة عشر سنوات وذلك بتشييد ميناء دمياط وانشاء اربعة حاويات متروكسة في باقى الوائيه . هذا فى الوقت الذى تشغل فيه للنافسة بين (١٤) ميناء ، والبحر المتوسط كلها تلوث في سباق محموم لجذب شركات الخطوط للاحيية لتي تصير اساطيلها من سفن الحاويات العملاقة في مسارات بحرية وتيسر حول العالم يمر احدا بقاءة السويس تحت سمعنا وبصرنا للقرية... توشكا للشمال

من هنا تنتقل للاحيية على التساؤل في صدر هذا اللقال - هل ما زالت هناك فرصة لمصر في محيطة للنافسة للوايية للشرسة لخطوط للاحيية العملاقة؟... الجواب ... نعم ... اين ؟... في اتجاه للشرق على محور دمياط - بورسعيد - سيناء - دمياط التى تقع على مصب نهر النيل - شراون النقى النهوى الى توشكا الجنوب - وبورسعيد التى تقع على مدخل قناة السويس والتي يمر بها قرابة عشرين لاف سفينة فى العام وتر بها سفن الحاويات العملاقة ، وسيناء مصر المستقبل .. وعلى وجه التحديد للفرصة في

وقد بلغ عدد الحاويات للتداول بالموائيه المصرية خلال عام ١٩٩٦/٩٥ حوالي مليون و ٨٠٠ ألف حاوية مكافئة منها حوالي ثمانمائة لاف حاوية ترانزيت تتعامل نسبة حوالي ٢٦٪ من اجمالي الحاويات للتداول . وجار اتخاذ لجراءات انشاء مركز تداول حاويات بميناء الادبييه . لتصل طاقه محطات الحاويات الى حوالي ١.٩ مليون حاوية مكافئة سنويا .

هذا هو خلاصة وضع موائينا فيما يخص بالحاويات والى القارىء المهتم . بعض التفاصيل كما وردت في حديث عن الموقف بالموائيه المصرية للشكتور احمد عبد النصف في مؤتمر النقل البحرى على مشارف القرن الحادى والعشرين ، في نوفمبر ١٩٩٧.

(١) الموائيه المصرية لم تدخل بعد عصر للتحوية الكاملة من حيث السفن والطائرات والوايى والوسائل النهرية وبالتالي لم تدخل بعد عصر لنقل متعدد الوسائط

(٢) تعاني الموائيه المصرية من الاجراءات المستعينة للخدمة والادارات الجمركية للطرقة وتعدد الجهات الحكومية التى تشترك في حكة الشفاء

تصدير واستيراد (٣) الموائيه المصرية قطاع عام تحمل في ظروف امتكارية بالنسبة للتجارة الخارجية المصرية . موائينا عام ١٩٩٦ في مجال الارصفة المتخصصة لنواول الحاويات CONTAINER TERMINALS او ما يعرف في مصر باسم «محطات الحاويات» .

ولو اقتصر تشييد هذه الارصفة لنواول تجارة مصر بالخارجية للبيية في الحاويات لكفتنا هذه الامكانيات اما اذا كان الهدف الترام هو استغلال الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمصر ، فان هذه الامكانيات ان لم تكن تصلح فابها على احسن تقدير متواضعة جدا . ذلك ان الخطوط للاحيية العالمية في النقل بدأت في مجال استراتيجة ومجهزة ليس فقط بالارصفة العميقة ولكن ايضا بالروافع الجسرية للنافسة ومعدات المناولة والساحات ، ونماذج من البيية الانشائية المتكسبة . وميناء الاسكندرية لايتعدى عدد الحاويات للفرقة فيه برسم للترانزيت ٨٠٪ ولا امله ان يكون ميناء رئيسيا لنواول الحاويات بل سينتراج في المستقبل ليكن ميناء ثانويا

اما ميناء بورسعيد فامكانيات الفنية والادارية هزيلة وفرصة توسع الميناء الحالي شيه معقودة داخل الحدود التقنيية للميناء في مدخل القناة وكبر ميناء مصرى في مجال مناولة الحاويات هو ميناء دمياط الذى مضى على تشييده قرابة عشر سنوات وهو الوحيد الذى يملك استقبال سفن الحاويات من الجبل الثالث فطحتى طاقه ٢٥٠٠ حاوية . ولولا ميناء دمياط لاستمرت موانئ ايطاليا وسالطا وقرص وسانتيل في الاستئثار الكامل لمعاملات تفريغ حاويات شرق البحر الابيض برسم للترانزيت وقد نصح ميناء

الموضوع الرئيسى : شرق التفرعة
الموضوع الفرعى :
المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال : محمد هـى الدين بىلر
رقم العدد : ١٥٢٨
تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٤/٢٠

جدول رقم ١

| الاسم | طول الأرضة | المسح (متر) | عدد البنى والفتح الجسرية | الحالة (الاحتياطية الاحتياطية) | عدد الحارات المتأصلة (الحاوية) |
|------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| الاسكندرية | ٥٣٠ | ١٤ | ٢ | — | ٥٥٢ |
| الدخيلة | ١٠٠٠ | ١٤/١٢ | ٣ | ٤٥٠ | |
| دمياط | ١٠٥٠ | ١٤.٥ | ٦ | ٥٠٠ | ٨٧٧ |
| بورسعيد | ٦٠٠ | ١٢.٨ | ٣ | ٣٥٠٠ | ٢٥٠ |
| المجموع | ٣١٨٠ | | ١٤ | | ١٦٤٩ |
| ملاحظة | | | | | ١٦٤٩ مبنى - نسبة تقديمية |

ملاحظة: صرح وزير النقل والمواصلات فى مجلس الشعب يوم ٥ يناير ١٩٩٨ بان اجمالى عدد الحاويات

وبتاريخ ٢١ ابريل ١٩٩٧ نشرت صفحة «الاقتصاد... مال» -تجاره- بجزيرة الاهرام خبرا تحت عنوان «الجنزورى يستلم اليوم زيارته للصين» أكد رئيس الوزراء انه فى إطار سعى وتخطيط الحكومة لتحسين التنمية الشاملة خلال الـ ٢٠ سنة القادمة وطموحها فى خطط خمسية فانه من المقرر انشاء أكثر من ١٠٠٠ حرة بمصر تبدأ بالمنطقة الحرة بخليج السويس، إضافة إلى منطقة حرة بمنطقة شرق التفرعة فى المنطقة الاقتصادية

سفاقونية. أيضا فى نفس العدد بصحفة «معلومات» تحت عنوان رئيسى ميناء الأمل فى بورسعيد» على جولة د. كمال الجنزورى الحالية ببول جنوب شرق أسيا حمل معه العديد من المشروعات العامة، ومنها ميناء شرق التفرعة ببورسعيد وهو الميناء البحرى العملاق الذى يسلمه فى تدعيم مكانة مصر فى التجارة العالمية. الخ وكلام حلو كثير

وبتاريخ ١٨ يونيو ١٩٩٧ نشرت «الاهرام» تحت عنوان يبحث مشاركة سفاقونية فى إقامة ميناء شرق التفرعة» «قام للهنس سلطان متولى اسم مع وفد هيئة ميناء سفاقونية بحث المشاركة فى تمويل وإدارة الميناء الجديد الزعم إقامة منطقة شرق التفرعة ببورسعيد ليكون ميناء محوريا فى المنطقة. وتم الاتفاق على عرض التصور النهائى للمشروع على حكومة سفاقونية تمويلا للبدء فى التنفيذ.

ومرت ستة شهور حتى ١٧/٢/٩٧ إلى ان نشرت الاهرام تحت عنوان «مبارك يعقد اجتماعا موسعا لبحث تنفيذ المشروعات العملاقة» للتحقيقات شملت مشروعات ميناء شرقى التفرعة والمنطقة الحرة بالسويس» وتضمن الخبر توجيهات الرئيس لتشمل ان يبدأ العمل فى مشروع التفرعة فى مارس القادم وما ان صدرت توجيهات الرئيس حتى تحرك مجلس

الوزراء والوزراء... الخ. ففى ١٧/٢/٩٧ نشرت «الاهرام» تصورها لوزير التجارة يؤكد ان تنفيذ المشروعات القومية العملاقة يسير فى اتجاه جعل مصر قاطبا لحركة التجارة والاستثمار فى الشرق الأوسط مشيرة الى ان مشروعى خليج السويس وشرق التفرعة تقومان على اساس جذب جزء كبير من التجارة العالمية المتنافسة إلى منطقة الشرق

ويمكن لهذا الميناء البحرى ان يكون سببا فى لفتان اسطوانا التجارى من الاحتشاد وذلك بفضل السفن الوسيطة للمساويط FEEDERS لتقلل حاويات الترانزيت من ميناء بورسعيد وميناء الى اللواتى الجاورة: الاسكندرية، بيروت، حيفا، ليما، لوزناكا، اللانقة، زمبر، استانبول، بيريز، بنغازي، مرسى كوك، اللطى، جوبا، تاورو الايطالى... الخ. اما الركائز الأخرى فى مشروع شرق التفرعة فهي المناطق الحرة للتزوين والتنمية والصناعات التجوية والصناعات البحرية... افاق واسعة... انما لهم أهمية الصنعة والبداية الصمسية... الكلام كثير... والدراسات كثيرة ومستفيضة منها كتابات «أمدد عبد النصف» و«ه سمعد السمندى» ومقالات فى غياض جب «الاقتصاد».

ان نذهب بعيدا... ولنبدا بتاريخ ١٩٩٥/٧/٢٦ إذ طفت علينا الصحف تحت عنوان «دراسة لاتشاء محطة حاويات ببورسعيد طاقتها ٢ مليون حاوية سنوية». ويقول الخبر ان محافظة بورسعيد... انتجت من اعداد الدراسات الخاصة باتشاء محطة جديدة للحاويات بطاقة ٢ مليون حاوية سنوية وتبلغ تكلفتها ٥٢٠ مليون دولار... وتتضمن المشروع لشاء وصيف لمدة خمسة بطول ١٠٠٠ متر وعمق ٤٢ قدما لاستقبال اسدحم الناقلات فى العالم. ثم تم أكثر من سنتين ولا شيء يحدث.

وبتاريخ ١٢/٨/٩٧ نشرت جريدة الاهرام خبرا تحت عنوان «مطلوب مليار دولار لتجهيز الموانىء المصرية للقيام بدورها كمركز القيسى للترانزيت وإعادة للشحن» وأهم ما فى متن الخبر: مشروع السلطات اليمنية فى تنفيذ خطة طموح لزيادة طاقة حركة الحاويات فى ميناء عدن الى ثلاثة ملايين حاوية سنوية. وتم عند مؤتمر حضره ممثلون عن البيت الدولى والزسستات المالية فى أوروبا والشرق الاقصى لتحويل لانشاء ثلاثة أرصفة جديدة للمحاويل فى ميناء عدن بتكلفة تصل إلى ٧٧٠ مليون دولار

قارن بين ارقام خير ميناء عدن وبين ارقام دراسة محافظة بورسعيد بعاليه

| | |
|-----------------|---------------------------|
| موضوع الرئيسى : | شرق افريقية |
| موضوع الفرعى : | |
| المجلد : | (مجلة) الاحرام الاقتصادية |
| رقم العدد : | ١٥٢٨ |
| تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٤/٢٠ |
| اسم الكاتب : | محمد جى الدين بنبر |

رابعا: اذا وضحت التجربة يجب لاعداد ملف بالدراسات والشروط المطلوبة لآخر مشروع طبق التجربة بتفاصيلها المختلفة في منطقتها محلية -منطقة- كما كتبنا سابقا . بدون وسطاء وبدون وكلاء وعلى عاكبة اعلامية لنقطع الطريق على جماعات الضغط (الارباب) وعملاتهم... فهذا يعطى للشركات الاجنبية الثقة في جدية وزمالة القائمين على المشروع ويمتد ييارك الله لنا.

خامسا: يجب ان يقتصر طرح المناقصات العالمية على الشركات العالمية المتخصصة كل في تخصصه... شركات لها سابق خبرة حقيقية. وتذكر انه يجب ان يكون التعامل مباشرة، فهذه المشروعات اكبر وأهم من ان تترك لعملي القصاص الفريص والقدولة والتي شمرها هو محمدي الطويان... AAPPRES MOL... LE DUJUGE

سادسا: ان تبدأ شركة بوسعيد الاربعة فوراً ولا تنتظر بدء تنفيذ مشروع التجربة وذلك لكي تؤسس شركة بوسعيد لسفن الحاويات الوسيطة... POORT SHIP SAID FEEDERS قد يفرض تلك واستشار سنن حاويات بصولة مناسبة لتعمل في مجال نقل حاويات الترانزيت الى اللواتي الحاوية للمسيرة والاجنبية. فانتما استم اقل كرجال اعمال من السياسي الثاني مساهمة لدى شركته المحلية في فرنسا أثناء الحرب العالمية الثانية وتقل سنن حاوية الترانزيت ببرصة مصر من اللواتي الاجنبية الى اللواتي الاجنبية. فالتجربة بوسعيد من تصاريحات تجارة البالات والذخيرة والمنظفات الى افاق النقل البحري الوسيطة... فالتجربة بوسعيد بلك تسمية مدينة حرة بحدارة

والتوصيات كثيرة والنتائج المربكة عظيمة واعهاا توليد فرص عمل على نطاق ضخم MEGA OPPORTU- NITES بلك يفتح الابواب لتأسيس الاتى من المنشآت الصغيرة SMALL BUSINESS التي ان الروات الى تواليها الحكومة لاعمالا أصيلا.

وقبل ان اتوقف اقول لكافة ان وراء انشاء ميناء سنفاغورة ومنطقة جديرة بالصناعة والخمينة كان في كاون يه، رئيس وزراء سنفاغورة السابق، وكان وراء انشاء ميناء دبي ومنطقة جبل على الحرة الشيخ راشد رحمه الله. وكان وراء اولى تينيسى البورات للنحت الافريقية ريفولت. وان يرى مشروع التجربة... توشكا الشمال. الترو ما لم يتولى قيادته حسي مبارك.

هذه هي حجة الحارة والتفروعة. ترى كيف استمكن هذه الاجيال القليلة؟ اسأل الله ان يكون مصر مشروع التجربة كمشروع مصر مشروع جنوب السودان ولا مستحج حوجة «الحارة» والتفروعة» كحوجة «الشطار حسن» ثم تشر في العاكور الشعبي!!

اسأل الله ان يتولى الرئيس مبارك توجيه توشكا الشمال بنفس حاسة توشكا الجنوب على الله ان يوضعا خبرا عن تقابلات صفاتة السياحة الهندية... وقال اخيرا فسيروى الله علكم ورسواك والذينون والله من وراء القصد

والنقل البحري!! ومرت رحلة رئيس الوزراء الى الصين وجنوب شرق اسيا وتحتما عن مشروع شرق التفرعة وتحويل سنفاغورة واسويو وبطاطا الى انهارت الاسواق المالية في جنوب شرق اسيا وسارع اليك الدولي الى اقتناها بضخ بلايين الدولارات... يا سادة نحن في سياق مع الزمن والعالم لم يتغير تحركنا لاستغلال موقعنا الجغرافي لتأمين... وتذكروا كيف عاش العالم بدون قناة السويس بعد حرب ١٩١٧ فظهرت ثقافات البترول العملاقة. ان سادة القوات كاسيف ان لم تقطع فطلك... وبالرغم من التصاريحات الكلامية هناك بارقة أمل... ما العائق لإن؟... كما قلنا في صدر القلم هناك فرصة ونريد بطلا... من هو؟

ان ليس محافظ بوسعيد وان كان لها بال فالأمر ان ليس مصطفى حري وجمال مدان رحمهما الله... كما انه ليس وزير النقل والواصلات كما انه ليس رئيس الوزراء... ولما هو حسي مبارك... وبسنا فعل الرئيس حينما ألح في حديث تليفزيوني انه يولي هذا المشروع لعمية خاصة... وما لم يتابع الرئيس مبارك هذا المشروع المصالحا توشكا الشمال... متعلقة الحماسية العاجلة لتوشكا الجنوب... فلا أمل... بل ربما يتولى الأمر الى ما لنتهى فيه مشروع جنوب السودان من شغل بد خمسة عشر علما من التفرع والتمتع على نحو ما جاء تفصيلا على صفحات الاقتصادية تحت عنوان «توزيع في الثلث الفهم» بالعدد ١٥١٦ الصادر في ديسمبر ١٩٩٧.

ولخيرا وليس آخرا ، وقبل ان يتعب القلم قد يكون العموي ان تشير وتذكر ما كتب عنه قلة من المهتمين وسبق ان نشرته الاحرام الاقتصادية

اولا : سن عينا ان نقول انه لا خبرة لنا نظرية كانت او تطبيقية لاعداد دراسات جدوى هذا المشروع الضخم... لا اريد من الاستهانة ببيرت الخبرة الاجنبية المتخصصة بعيدا عن المنح الدولية بمنح البنك الدولي ان امكن... فان تأثيرها معروف... ولأنه ان يكون تشكيل الهيئة للمعونة لبيت الخبرة من الفهرس المقبولين وليس من معتمدين خبراتهم من كراسهم الفوليتية ولأنه ان يقتصر دور محافظة بوسعيد بالتركيز على التخطيط العمراني لبوسعيد الكبرى، ذلك ان مشروع شرق التفرة هو مشروع قومي وليس محصورا على بوسعيد وما حوله... فمن ثمر قومية المشروع بهذا الشرح القوي ان تتنصل من سداد مداح انتفاع الضواحي الذي خلفه قرار علوي برى مدروس بإعلان بوسعيد مدينة حرة... نحن نريد ابوسعيد ان تنتقل الى انتفاع عالمي مضبوط بتوجيه عقلاني رشيد

ثانيا : لا تتدعوا ان يساهم في تمويل المشروع حكومة سنفاغورة مثلا أو موكريا... الخ... يمكن لهذه الحكومات ان تتولى اعادة للمشروع... ولها ان يكون في قيامها بتحويل المشروع ومن هنا يجب ان يكون لدينا وضوح رؤية من البداية بل وقبل البداية ان هناك فرق بين التمويل وبين الادارة MANAGEMENT فطى هذا الفرق بين تمويل حوكمة دبي بتمويل إنشاء الهيئة الاساسية لمشروع جبل على ثم تولت شركة امريكية الادارة فقط... ونفس الشيء حدث في ميناء دبي حيث تتولى شركة جراي ماكليز الانجليزية الادارة فقط... لابد ان تشاركوا البترول الوطنية باعلى مستوياتها الفعالية... مع زوىي الاقتصاد والتجارة اوضح خطة تغير الاستثمارات القوية هذا المشروع القوي

الاسط... وقيام تجارة الترانزيت والخدمات بالمنطقة. وقال جديا ان مصر ولأول مرة في العصر الحديث تتعامل مع موقعها الجغرافي بأسلوب اقتصادي حيث ان استغلال الموقع يعد لدى الزايا الاقتصادية للامة

ان نفس التاريخ جاء بالصيغة الاولى من الاحرام: «مبارك الوزراء يقرر في اجتماعه برئاسة الجنزوي تحديد الليات التلقائية لتنفيذ المشروعات العملاقة وفقا لتوجهات مبارك وجاء في متن الخبر: «ولما يتعلق بتنفيذ المشروعات العملاقة... تتر الاهتمام بوضع عدد تقارير قبل ١٥ يناير للتحليل بالخصبة لمشروعات شرقى التفرعة وخليج السويس، ومعيد جنوب شرق اسوان، وفسولناط اوى طريق...»

لاحظ ان كل التصاريحات السياسية تتكلم عن ميناء التفرة ماعدا ما جاء في حديث وزير التجارة حينما تحدث عن تعامل مصر مع موقعها الجغرافي وذلك الى ان أدلى الرئيس بحديث لبرنامج صباح الخير يا مصر... فقال بالنسب لمشروع شرقى التفرعة ويوفر فرص عمل جديدة في مجالات الصناعات والتخزين- وخدمات السفن... واكد ان هذا المشروع ليس مجرد ميناء فقط ولكن هناك ١٢ ألف فدان مستطام بينه قنات تولى عرافة جديدة للمواطين... ووضح انه يتولى حاليا البحث عن مستثمرين لبناء المشروع وادارته على نمط الامري... الكبرية نفسها.

هذه هي المرة الاولى التي يتكلم فيها مصري مسئول عن مشروع شرق التفرعة كمشروع متكامل أحد عناصره المياه الحرة... أيضا يتكلم بصراحة ويقول اننا نبحث عن مستثمرين لبناء المشروع وادارته... احدى رواقهم واجمل ابراهيم حين يتحدث مسئول... الى المال تحرك بعض رجال الاعمال في بوسعيد... فلم تأسيس اول شركة مصرية للاستثمار ومشروع شرق تفرعة قناة السويس... براسمال قدره ٢٥٠ مليون جنيه... حوالي ٧٤ مليون دولار... اسفها ملم في تنفيذ هذا المشروع العملاق... الذي يشمل ميناء محمري، وصناعات بحرية، وبيوتة وسياحية مختلفة... ثم ابداع... ١٥ مليون جنيه... ١٥ مليون دولار... لحساب الشركة الجديدة بلعد البنوك المصرية

ثم طع علينا الاحرام الاقتصادية في عدد يناير ١٩٩٨ بعنوان الحالف ١٩٩٨ انطلاقات اقتصادية... وسرد اهدافا ومشروعات عميقة لا نها جات حالية من مشروع التفرة واكتفى الاقتصادي بلخديم عن النقل متعدد الوسائط!... انه لا يمتد فيها لفتة ان الشركة جابت هو تصريح الجنزوي امام مجلس الشعب في نفس التاريخ... اننا طرحنا مشروع شرق التفرة امام الاستثمارات الدولية... الى اطار الاقتراض بالمصلحة العامة واعاء دفعة قوية للاقتصاد الوطني... وقال رئيس الوزراء في نفس الجلسة... ان اللواتي... اكله اسدوا مسئلة مملوكة للدولة الا اذا وجدنا مستقبلا لمان تحقيق نظام... ملوحت الانتفاع لفترة محدودة من هو المخطط؟

لعل هذه العيانت من تصاريحات المسئولين الكبار عن مشروع التفرة منذ أكثر من سنتين وحصل بغنى عن الشرح والامانة لاسفائنا السابق... مع تخلفه!... أضف الى ذلك ان مشروع التفرة لم يرد في كتيب رئيس الوزراء... من ملاحق اقتصاد مصر في القرن الحادي والعشرين... كذلك لم يرد ضمن قائمة المشروعات القومية لوزارة النقل والواصلات والطرق والكباري

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفرقة | اسم كاتب المقال : | سمير معوض |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٢٨ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٤/٢٠ |

شرك التنوع وتنوع نماذج الاستثمارات

حين

الديناميات المعروفة
ان التغيرات الجغرافية
والاقتصادى الاستثمارى
بعد من اهم سمات وخصائص
الموقع المصرى وسط خطوط
الطول والعرض العالمية، هذا
الموقع يمثل اهم مكونات
الاستثمار فى البيئة التى توفر
الشروط اللازمة لأن تصبح مصر
اقتصادا أساسيا كما وكيفا فى
مرحلة تحول الاقتصاديات
العالمية الى التداخلى فى عصر
عولمة الإنتاج والتكنولوجيا ،
التوزيع والاستهلاك .. فمصر
بقعة فريدة مهابة لاستقبال
تدفقات الاستثمارات ولبيض
التجارة العالمية سيما وأن مراكز
الاقتصاد العالمى تقوم الآن بإعادة
تقسيم الوظائف الاقتصادية على
مستوى الكرة الأرضية، فمصر
تحتضن طائفتا متلاحمة وكافيه للفتح
اتفاق ومجالات جديدة ومتجددة
للإنتاج الدولى، والتبادل
والتوزيع الكوكبى خاصة
ومنطلقات البنية التحتية
والقوية تناهى الآن لإتاحة
الفرص للاستثمارات الصناعية
والزراعية والتجارية وللخدمة
بوسائل جديدة وأدوات علمية
متجاوبة مع التطورات والأبدى
العالمية فيها قوة إنتاجية معتدلة
التكلفة قابلة لتنمية خبراتها،
وتعد الطبيعة الجغرافية
والإنسان أبرز الثروات التى
تفسح المجال لتنمية خبراتها ،
وتعد الطبيعة الجغرافية
والإنسان أبرز الثروات التى
تفسح المجال لتنمية منتجة
على العالم .

وتتمحور فى هذه الآونة برحلة
تحول متوازنة فى إطار السياسات التقنية
والعالية والتنافسية، ومتوازنة مع السرعة
التي تطلبها عولمة المشاركة فى عوامل
للتقدم وطبيعة الأسس التى تقوم عليها
صور التنافس والمزايا للتنافس، فكل شيء
فيها الآن يأخذ شكلا جديدا يتجه الى
بناء علاقات متفاعلة مع حركة التغيرات
والتطورات فى العالم، كما تشهد الخريطة
الاستثمارية كذلك تنوعا جغرافيا يخضع
لنظرة نظرية الأوتى المستترة، فحوض
البحر بدأ بالفعل فى تلقي مزيد من
الاهتمام من الخطط الاقتصادية باعتباره
مساحة مائية حيوية هامة لقناة السويس
وقنطرة تفتح على شرق أفريقيا وغرب
وجنوب شرق آسيا والخليج العربى، وتغشى من ثم الى المحيط الهندى وبالتالى
حوض المحيط الهادى، هذا الحوض سيكسج مجالا لتجلى منظومات من التفاعلات
الاقتصادية الدولى ما بين الكيانات الاقتصادية الواقعة من حوله ومصر التى ستتمتع
بمزايا الاندماج فى هذه الاقتصاديات المتطورة، إذ سيشهد حوض البحر الأحمر
التجارى ذو الأهمية الخاصة تنوع معارف وشركاتها التى يبلغ استثمارها عليه أكثر
من ألف كيلو متر مربع ، بحيث تتشارك الاستثمارات السياحية من الاستثمارات
الصناعية والتجارية من خلال نمو الموانئ والمناطق الحرة التى تعد من أبرز مميزات
التعاون المشترك فى عصر تنقلات البضائع، عصر تحول التجارة والاستثمارات الدولية
هذه التطورات ستدعى الى إعادة تصنيف الاقتصاد المصرى من كونه اقتصادا
محصورا فى رقاع محددة وضيقه من الدوائى والبلدان
الى اقتصاد متشعب المركائز ، ويمتدح عبر التوسيع
الجغرافى والديمقراطى لمصر، فسيما بين حوضى
البحر الأحمر والبحر المتوسط جسر مائى ذو طبيعة خاصة
واستراتيجيات ذات أبعاد استراتيجية بالغة الأهمية فى قناة

سمير معوض

للمستشار الاقتصادى للمنطقة الحرة
ميدور سعيد - ساسيا

| | | | |
|-----------------|--------------------------|-------------------|-----------|
| موضوع الرئيسي : | شرق القريفة | اسم كاتب المقال : | مير موسى |
| موضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ١٥٢٨ |
| مجلد : | (مجلة) الأهرام الاقتصادي | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٤/٢٠ |

السويس التي تقدم وسط كتلة جغرافية متجانسة تمثل تطوراً نوعياً في الطاقة التقليدية، فالقناة محور مركزي يقع في صميم شبكة الخطوط للامنية والتجارة والدولية المتصلة - الى جانب البحرين للتوسط والاحمر- في خليجي السويس والخليج العربي، وقناة السويس بالنسبة لها جميعاً هي الدواب والمفتاح وجميع هذه الممرات والمرات والخلجان تستمد أهميتها مما تسيغه عليها قناة السويس من تأثير وقايعات استراتيجية . وتعد قناة السويس بما حولها من إمدادات أرضية محاصرة لها هي عصا ضبط الاقتصادات للمنطقة لسوق الاستثمارات الدولية في مصر، فهي التي ترجع كفة الطاقات التنموية في الاقتصاد المصري بفضل تعزيزها لشروطات وأسس التطوير الجغرافي للمشروعات الاقتصادية من حولها .

وتعتبر شبه جزيرة سيناء مثلاً جغرافياً مأسياً ومحوراً استثمارياً يدعم عمليات التحولات الاقتصادية في مصر، فليس هناك في العالم كله مثلاً أرضي يحظى بمثل هذه الفرادة والتمايز بمرجة مثله، فقايعته ترتكز على ساحل البحر المتوسط ورأسه يمتد في حوض البحر الاحمر ، وضلعه الشرقي يتكئ على خليج العقبة، وضلعه الغربي يمتد على قناة السويس وخليج السويس ، إنها قوة تنسيق واستقرار للتنمية التي ستدور عنها الحركة في غضون سنوات قليلة، إن دور سيناء لم يعد وفقاً للتعريفات التاريخية القديمة هو دور بوابة مصر الشرقية إذ أنها منطقة بؤرة للاستثمارات الكثيفة في الزراعة والصناعة والطاقة التقليدية والسياحة البيئية الطبيعية .. وجميع هذه العوامل تضمن لها النمو الوثيق المظهر بما يترتب عليه من تنوع الأنشطة والمجاور الاقتصادية التي تؤدي الى تعدد مصادر الناتج القومي، فمصلحة سيناء تبلغ نحو ١٦ ألف كيلو متراً مربوعاً بما نسبته ٢١٪ من جملة مساحة مصر لكنها عن طريق انشطتها الوظيفية مستغنية الى اقتصادنا من خلال تنميط البرامج والوسائل فلاماً حديثة من المشروعات الاستثمارية التي تسجى الى زيادة الصادرات الى الأسواق العالمية

ويشودنا ذلك الى الصعيق من منطقة شرق للقريفة، التي تقع عند خط التقاء البحر المتوسط مع باريس قاعدة اللثا للسيناوي. فالمصروف أن بورفؤاد وبورسعيد (تنتميان) إلى عائلات مدن النقل والتجارة والصناعة، وبما حلة وصل تقمان في مركز الثقل بالنسبة لشبكة النقل البحري الدولية بحكم تعلقهما بالوقعي الممان، وتتماز منطقة شرق للقريفة بأنها (محور داخل محور) فهي تنتمي الى مدخل قناة السويس بنفس نسبة لثقافتها بصلع قاعدة شبه جزيرة سيناء هذه المنطقة التي خططت حديثاً لاستيعاب الاستثمارات الصناعية والتجارية وإنشاء ميناء حديث تبلغ مساحته ١٢ ألف فدان (ما يزيد عن خمسين مليون متر مربع) لا بد أن يغلف النموذج التنموي فيها عن نماذج التنمية التي فبت أنها تختلف في جوهرها عن متطلبات التحاقنا بمستويات التنمية المتصلة بالتطور ، وبالنسبة للمشروعات التي ستقام فيها لا بد أن تتنوع ما بين التنمية الرأسمالية الغربية والتنمية الجنوب شرق اسيوط، وأن تكون من المشروعات التي تحقق فيها مضافة عالية مع فريس تستخدم عملية كبيرة نسبياً وأن تعتمد على تقنيات وأساليب ذات مستوى رفيع من النتائج التكنولوجية لتنظيم اقتصادنا بالتقنية الفائقة ، وبشرط أن تفتح أبوابها للاستثمارات طويلة الأجل، لتتوسع المنتجات المدة للتسويق التجاري، ولستغلفة أنماط حديثة من المشروعات والعمليات الصناعية وتطوير أشكال جديدة من الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية، بحيث تكون ملتقى لتتوسع الاستثمارات المكثفة

| | | | |
|-------------------|---------------|-----------------|-------------------------|
| اسم كاتب المقال : | محمد حسن موسى | موضوع الرئيسي : | شرق النظرية |
| رقم العدد : | ١٥٣٥ | موضوع الفرعي : | |
| تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٦/٨ | صدر : | مجلة الأهرام الاقتصادية |



شرق النظرية

معايير النجاح للمشروع

د. محمد حسن موسى
مديرية المنظمة البحرية الدولية IMO

لارناكا (قبرص) ١٧٠ ألف حاوية
حيفا (اسرائيل) ٥٥١ ألف حاوية
الإسكندرية (مصر) ٥٥٢ ألف حاوية
بعباط (مصر) ٨٧٧ ألف حاوية
وتصل معدلات نمو حركة الحاويات إلى ١٠٪ سنوياً.
ومن المتوقع أن تصل أعداد الحاويات المتداولة بمنطقة شرق البحر المتوسط والدمر الأسود إلى ما بين ١٠.٩٤ إلى ١١.٤٣ مليون حاوية بحلول عام ٢٠١٠.

تحطم المنافسة الآن بين موانئ العالم للاستحواذ على أكبر نصيب من حركة الحاويات ففي شرق البحر المتوسط بلغت حركة الحاويات بالموانئ الكبرى في عام ٩٦ الأعداد الآتية :
بيريه (اليونان) ٥٧٥ ألف حاوية
إستانبول (تركيا) ٢٢٨ ألف حاوية
ليما سول (قبرص) ٤٣٠ ألف حاوية
أشودود (اسرائيل) ٣٩٣ ألف حاوية
مرسى كلوك (مالطا) ٥٩٣ ألف حاوية
بورسعيد (مصر) ٢٥٠ ألف حاوية
ازمير (تركيا) ٣٢٠ ألف حاوية
مرسين (تركيا) ١٦٠ ألف حاوية

أسلوب التنافس والازدهار على التجارة الدولية وعلى النقل والموانئ كان لاستخدام الحاويات أثره البالغ على الصناعة وعلى التجارة الدولية، فأسلوب التنافس أدى إلى :

١ - تقليل الإنتاج باستخدام اقتصاديات الحجم الكبير بفضل التخفيضات للتلاحقة في تكاليف النقل مما أدى إلى التوسع في تصدير السلع والتتجات نصف للصناعة وتجميعها في مراكز صناعية في بلاد أخرى. وقد أدى ذلك بالتالي إلى توسيع نطاق الأسواق المالية والرواج الصناعي.

٢ - ثم كانت التداعيات الأخيرة لاستخدام الحاويات في إنشاء منظمة متكاملة للنقل تربط الشبكات المحلية للتخصصات والطرق البرية للعدة لمرور ساحنات الحاويات بمحطات الحاويات وأخذت هذه النظرية تسمى النقل للتعدد الوسائط . وفيها يقوم متعهد النقل بتوسيع البضائع المحملة من مكان الشحن في دولة إلى مكان الوصول في دولة أخرى باستخدام نوعين أو لاسيقتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل بموجب وثيقة نقل واحدة، وتحت البضاعة خلال سلسلة نقل متكاملة يسهر منسب في الوقت المحدد يستند نظام النقل للتعدد الوسائط إلى قاعدتين رئيسيتين

مما

وتعريفات التوالين ورسوم دخول الموانئ وصبر للقنوات

اسم كاتب المقال : محمد حسن موسى
رقم العدد : ١٥٣٥
تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٦/٨

الموضوع الرئيسي : شرق النوبة
الموضوع الفرعي :
المصدر : (مجلة الاهرام الاقتصادي)

٢. دور متعدد النقل للتعدد الوسائط :

أصبح لتعدد النقل للتعدد الوسائط دور رئيسي في نجاح عملية النقل من الباب إلى الباب بين شخصين، وذلك من حيث إختيار الطريق البحري والمائي والطريق البري أو لسلك المعبودة. وقد يختار جسرا برريا لاختصار طريق الرحلة التي تقطعها الحاويات. عليه تامين وسواها الى يد المرسل اليه الفوائى بحالة سليمة وفي الوقت المحدد. كذلك فإن لتعدد يدك السيطرة على تكاليف النقل وتيسير خدماته، وعمل على :
١ - فرض الرقابة على حركة نقل الحاويات طوال رحلتها عبر مختلف الوسائط.
٢ - التحكم في وصلات النقل الداخلي ولتقليلها وبضمان الاستخدام الأمثل لها من بيت التكلفة ونوعية الخدمة.

٣ - تحقيق إقتصاديات المصم من طريق تجميع أحجام كبيرة من البضائع للحركة.
٤ - تنظيم تدفق البضائع باختيار انسب وسائط النقل مع العمل على تحسين زمن رحلة الحاوية الى أقل ما يمكن.

٥ - إدارة عمليات التوزيع الشامل.

وقد يقوم متعدد النقل للتعدد الوسائط متعدد التوزيع الشامل بعمليات التوزيع بجمع البضاعة، عمليات

١ استخدام الحاويات في النقل

ب تطبيق قواعد إدارة التوزيع للمدى

أو الإدارة اللوجيستية التي تضمن

عصرى النقل والتوزيع

٣. بالهجوم النقل للتعدد الوسائط

ومراكز التوزيع واللوجيستيات التي

تستهدف زيادة حركة تدفق التجارة

الخارجية وعمليات التوزيع الى أقصى

حد، أمكن تخفيض كمية البضائع

للخزينة وتقصير مدة وصول البضاعة

الى المرسل اليه النهائي.

٤ - أصبح في الإمكان إختصار

الطريق البحرية الطويلة عن طريق

المصور البرية، الأمر الذي غير من

شكل الخريطة الجغرافية للتجارة

العالمية وروى من الأهمية الاستراتيجية

لكثير من الخطوط البحرية.

١ - النقل الدولي :

تخصص شركة بإداء هذه الخدمة

يقطع عليها النقل الدولي

Multimodal Transport Oper-

ator أو متعدد النقل الدولي للتعدد

الوسائط وهذا النقل قد يكون في

وسمه إستلاك سفن حاويات يتولى

تنفيذها ويطلق عليه

Vessel Operating Multimodal

Transport Operator VO -

MTO

وقد لا يقوم بتشغيل السفن وسعى

Non - vessel Operating

MTO NVO - MTO

ويتولى عملية نقل بضاعة البضاعة

ومناطاتها وتخزينها في جميع مراسل

سلسلة النقل، بالإضافة إلى مسئولياته

الكاملة عنها من مكان إستلامها حتى

مكان مسطم الوسيلة أى من الباب

للباب. وذلك على أساس عقد واحد

للتنقل وفي مقابل أجر شامل.

هذا ويخصص لاختيار واسطة النقل

للائمة من بين البدائل الأخرى لمعايير

التكلفة وزرع الخدمة

وحتاج متعدد النقل للتعدد الوسائط

الى معلومات متوافرة وخدمة بأحوال

السوق العالمي والانتصاف للتسعة

والإجراءات المطلوبة وجودة التكاليف

الفحص والتكليف والتعبية، ومركبة التخزين ووضع العلامات والأسعار على البضاعة وخيرها من أعمال خدمة البضاعة

وكل هذه العمليات تجري وفقا لبرامج زمنية محكمة للتخطيط في إطار أنظمة الجودة الشاملة وتبادل البيانات إلكترونيا Electronic Data Interchange EDI

بإستخدام هذا النظام من النقل تحول ميناء الحاويات الى ميناء نقل متعدد الوسائط ونجم من هذه التطورات إشتراك للميناء في النقل البري - Inland Trans - port. ويحول عمليات التجميع الصناعي Consolidation إلى حين منطقة الميناء.

كما ظهرت نتائج تسوية جديدة للميناء، إلى جانب إتاحة الفرصة لإحكام الرقابة على البضائع وزيادة قدرات محطة الحاويات، وإمكانية النقل الربط ما بين

الوسائط المختلفة للنقل (بري، مائي، سكك حديدية، جوي، وأنابيب نقل البترول).

٣. صور النقل للتعدد الوسائط - (أ) النقل البحري - البري :

يمكن لتمهيد النقل للتعدد الوسائط مشطلي السفن Vo - MTOS أن يوفرنا الكثير من الوقت والتكاليف من خلال هذه الخدمة. ويستفيد الجرار ونصف

القطرعة لنقل حاوية ٤٠ قدما أو حاويتين ٢٠ قدما. كما تستفيد القارعة للقطعة والمقطرة لنقل حاويتين ٢٠ قدم.

(ب) النقل بالسكك الحديدية :

مع انتشار هذا النوع من النقل تزايدت بصورة كبيرة خدمات القطارات الطوالى العاملة بين اللواتي ومستودعات التخزين خاصة أنها تخلى الطرق البرية للزحمة

من الشاحنات. وغالبا ما تتطلب السكك الحديدية على النقل البري في مجال المناقصة بالقياس لطول المسافات. إلا أن إقتصاديات النقل بواسطة أى منها تتوقف على

مجموعة من العوامل المختلفة.

وتجدر الإشارة هنا الى جسرور السكك الحديدية Rail Land - bridges التي تربط

بين الدول المختلفة عبر مسافات شاسعة مثل خط السكك الحديدية الجديد الذي يربط ما بين

الصين ورواني، بلجيكا وهولندا. وقد ألتفت هذا الخط رسميا في أول ديسمبر ١٩٩٢

ير هذا الخط عبر جمهورية روسيا، جمهورية روسيا البيضاء، بولندا وألمانيا مارا بجمهورية

كازاخستان. ويبدأ هذا الجسر من البنية البحرية الصيني لياونينجيانغ في مقاطعة جيانجو

وقد ألتفت هذا الخط بتوصيل كل من شبكة السكك الحديدية الداخلية في الصين بشبكة

كازاخستان.

وقد وفر هذا الحصر مسافة ثلاثة آلاف كيلو متر عن الخط القديم للار عبر سيبيريا.

وهناك حصر سكة حديدية آخر يربط حاليا ما بين كوستاريكا، والكسيك وبنما

كما وقعت مشوروس والسلفادور على إتفاقية ثنائية لإنشاء جسر للسكك الحديدية بطول ٢٢٠ كيلو مترا، يربط ما بين ميناء بيورتكرورت على خليج المكسيك وميناء

أليجوتلا ذر. السلفادور، على. الباسيفيكي

| | | | |
|--------------------|--------------------------|------------------------|---------------------|
| لؤـضـوع الرئـسـي : | شرق الفريفة | اسـم كـاتـب المـقـال : | مـحمـد حـسـن مـوسـى |
| لؤـضـوع الفـرعى : | | رقـم الصـلـد : | ١٥٣٥ |
| لـصـدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تـارـيـخ الصـلـور : | ١٩٩٨/٦/٨ |

(ج) الخدمات البحرية - الجوية :

يعتبر النقل بحراً - جو (في حالة نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة) اسرع من حيث إختصار الوقت من النقل البحري الكامل بنسبة قد تصل الى ٥٠٪ وأرخض من النقل الجوى الكامل بنفس النسبة تقريباً.

في حالة النقل البحري/ الجوى تنقل البضاعة من حاوية الى اخرى في موقع تبادل وسيطتي النقل من البحر الى الجو.

٤ - مستلزمات النقل المتعدد الوسائط :

١ - توافر الخبرة الفنية في إدارة هذا النوع من شركات النقل.

٢ - توافر القدرات المالية والإستثمارات

٣ - القدرة على تشغيل سفن حاويات مملوكة أو مؤجرة

٤ - توافر إمكانيات خلية التليام بسميالة الحاويات

٥ - إمكانية تشغيل أو تجميع معدات لتداول الحاويات

٦ - إنشاء نظام لنقل عبر الخطوط التي تخدمها الشركة

٧ - إنشاء شبكة من المكاتب الفرعية أو الوكلاء

٨ - توافر وسائل الإتصال وتبادل المعلومات إلكترونياً

٩ - إنشاء تسهيلات لاستلام وتسليم البضاعة

١٠ - القدرة على الوفاء بالطلبات والتعهدات، في حالة فقد أو تلف البضاعة

١١ - إمكانية الحصول على البيانات والإحصاءات الدقيقة من التجارة العالمية وتوافقاتها.

١٢ - توافر مؤسسة نقل لديها الإمكانيات اللازمة لتوفير الخدمات الإدارية الفاعلة على المنافسة والخدمة المتميزة.

١٣ - ضمان التنسيق الكامل بين متعدد النقل للخططة.

٥ - مشاكل تستخدم الحاويات في اللوانى للصورة :

اصبح تخلق الاعداد الكبيرة من الحاويات المنقولة يشكل ظاهرة إختناق ولحمة بالرقعة البوية داخل الميناء..

كما أن مدد بقاء الحاويات أصبحت طويلة، إذ تصل في بعض اللوانى الى ٢٥ يوماً الامر الذي ينعكس اثره على فترات تشغيل السفن وزيادة التكاليف على البضائع

للتقولة بالحاويات، وفي النهاية ينعكس ذلك على قدرة والخصائص التشغيل لمحطة الحاويات إلى جانب عوامل قصور أخرى موجودة في بعض اللوانى العربية يمكن تلخيصها فيما يلى :

- نقص المعلومات والبيانات الخاصة بالحاويات قبل وصولها الى الميناء، مما يؤثر سلباً على تشغيل السفينة للناقلات
- عدم تكيف الإجراءات الجمركية مع نظام تداول النقل بالحاويات، مما يطيل من زمن بقاء الحاوية بالميناء.
- قصور النظم الادارية مما يعطل من عمليات نقل الحاويات الى خارج حدود الميناء.
- زيادة تكلفة المناولة والتداول، وتفاوت تقنيات قيمة التجميع.
- نقص كفاءة نظم التخزين للمؤقت، وإيداع الحاويات وصيانتها وإصلاحها
- نثر وسائل النقل البرى عن مملكة حركة النقل بالحاويات.

وملاحقة للتطورات المالية فقد قررت اللجنة الوزارية للمشروعات الكبرى إعلان إنشاء الشركة للصورة لوانى، منطقة بورسعيد، تتولى إنشاء لبناء للمحور الحاويات بمنطقة شرق الفريفة كما تتولى إنشاء جميع الخدمات خلف الميناء، والمخزنة في التخزين وإصلاح وصيانة الحاويات وتطوير ميناء دمياط وبورسعيد، على أن يكون رأس المال المصدر للشركة ١٥٠٠ مليون جنيه، وسوف تتمتع الشركة بحق الإقتراع بالأراضي المخصصة للميناء، والمنطق لمدة ٥٠ عاماً، وبالإعطاء من جميع أنواع القسرات لمدة ٢٠ عاماً

اسم كاتب المقال : محمد حسن موسى
رقم العدد : ١٥٣٥
تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٦/٨

شوق الطريفة : موضوع الرئيسي :
مجلد : موضوع القرع :
المجلد : (مجلة) الاهرام الاقتصادي

البناء المحوري لمنطقة شرق القاهرة

ترجع أهمية إنشاء ميناء محوري بمنطقة شرق القاهرة إلى ما تتمتع به هذه المنطقة من مزايا خاصة بالواقع والسلامة الأرضية والاستفادة من التطورات العالمية مثل الاتجاه نحو التعمية وزيادة حمولات السفن، هذا بالإضافة إلى تنشيط المنطقة وإقامة مركز لوجيستيكي ومنطقة حرة لإقامة أنشطة تجسيميّة وتوزيعية كبيرة مما يساهم في تنمية المنطقة إقتصادياً وعمرانياً.

وتوضح الدراسات للمدينة لهذا المشروع أن أعداد الحاويات للتزويج تداولها بالميناء المحوري في العام الأول من التشغيل ستتراوح ما بين ٤٠٠ ألف إلى ٨٧٠ ألف حاوية تصل في السنة العاشرة إلى ما بين ٩٠٠ ألف إلى ١,٣٦٥ ألف حاوية هذا للمشروع الضخم وما يتبعه من منطقة صناعية سوف يحقق الفوائد التالية:

١ - سوف يصبح مركزاً لوجيستياً عالمياً لتوزيع تجارة قارات العالم ومضائق المنطقة، خاصة مع الزيادة المطردة في حمولات سفن الحاويات خلال العقود القادمة مما سيؤدي من أهمية الميناء.

٢ - الاستفادة القصوى من قناة السويس لأن البناء المحوري الإقليمي سيكون نقطة رئيسية لإعادة الشحن في المنطقة المتاخمة للبحر المتوسط.

٣ - الارتقاء بالبنية الأساسية للنقل واللوجيستيكيات لشمال وشرق مصر، بما في ذلك تطوير طرق النقل البري وإقامة خدمات شبكة رواد إقليمية وضبط سكة حديدية.

٤ - جذب المستثمرين للصين والأجانب والشركات العالمية المتخصصة.

٥ - نقل الخبرة في المجالات التكنولوجية والتكريبية للقطعة، وتنفيذ مشاريع وأكدة.

٦ - تنمية جزء كبير من تجارة مصر الخارجية.

٧ - خدمة تجارة الترانزيت في المنطقة.

٨ - الإسراع في خطط تصدير سيناء.

٩ - الإسراع في إنشاء شركات مصر للنقل متعدد الوسائط للعمل في المنطقة. وهذا مجال جديد للاستثمار ضمنون العالم.

١٠ - خدمة مركز اللوجيستيكي الذي سيؤدي من قدرة الميناء على استيعاب مزيد من تجارة الترانزيت ويوفر بؤرة قاعدة توزيع إقليمية للشركات الأجنبية والأوروبية.

١١ - وجود صناعات متعددة في المركز سوف يدعم من وضع الميناء المحوري.

المشاكل التي ستعترض المشروع

١ - إن جميع الخسائر لهذا المشروع العملاق سوف تتكاثف بشكل أو بآخر بالنظام الإداري الحكومي مثل قوانين الاستثمار والمالية وتنظيم المدن والنظام الإداري مباشرة.

٢ - النشاط الاقتصادي، إلى جانب توفير الطاقة والمياه والاتصالات السلكية واللاسلكية، كل ذلك سيؤثر على مناح وكفاءة الأداء والتكاليف.

٣ - محطات الحاويات المصرية كلها محصورة داخل نطاقات اللواتي، ونسبة الحاويات التي تغادر اللواتي، إلى داخل البلاد قليلة وبكلفة مرتفعة للغاية.

٤ - تعاني التجارة الخارجية المصرية النظام الجمركي والإجراءات المستندية للخدمة التي تعد أكبر عائق أمام أسلوب النقل بالحواويات، وبالتالي سوف تعزل قيام ميناء محوري حديث على المستوى العالمي.

٥ - طرق البرية والسكك الحديدية والقنوات النهرية في مصر غير ملائمة لمركبة الحواويات.

٦ - ويقول الدكتور أحمد عبد المنصف، الخبير الاقتصادي العالمي: «تعتبر العوائق التجارية الناتجة عن انخفاض كفاءة خدمات النقل وتعدد إجراءات التصدير والاستيراد، أكثر ضرراً من العوائق الجمركية العالمية».

٧ - لا توجد شركة مصرية واحدة لتمهيد النقل للخدمة الواسعة، وبالتالي فإن المجال الإداري المصري لم يعد يعد أحد الإعداد اللازم لتطبيق فلسفة التزامن المتكامل (Just in time) بما يمكنها من دخول المنافسة في الأسواق العالمية.

٨ - لم تستعد اللواتي المصرية بعد لاستيعاب نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات.

٩ - ما زالت النظم البيروقراطية الإدارية في القطاعات الحكومية وفي اللواتي تحكم تفضتها بما يحقق دخول مصر إلى مجال المستودعات في العالم.

١٠ - تستغرق عمليات نقل البضائع على البضائع بالحواويات من ساعة نزولها على الرصيف إلى وصولها للمستلم ما بين ٨ - ١٠ أيام الأمر الذي يزيد من تكلفة تداولها.

١١ - كان التدايم للنقل لكل تلك أن تزايدت الفجوة في الميزان التجاري بين الواردات والصادرات. فقد وصلت هذه الفجوة عام ٩٦ إلى حوالي ٩,٨ مليار دولار أمريكي، بينما كانت في عام ٩٦ حوالي ٦,٦ مليار دولار.

| | |
|--------------------------|---------------------------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القفرة |
| الموضوع الفرعى : | اسم كاتب المقال : محمد حسن موسى |
| المصدر : | رقم العدد : ١٥٣٥ |
| (مجلة) الأهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٦/٨ |

وكانت الواردات في هذا العام تبلغ ٣٧,٥ مليون طن والصادرات ٧,٤ مليون طن وبلغت الواردات ٢٠,١ مليون طن، وإذا بهذا الفرق يرتفع في عام ٩٦ إلى ٣٦,٥ مليون طن، إن هذا الارتفاع دليل على أن الموانئ التجارية تنتج من انخفاض كثافة خدمات النقل وتعقد إجراءات التصدير والإستيراد، هي أشد تأثيراً سلبياً وأكثر ضرراً من الموانئ للبلية المصرية.

متطلبات إخراج المشروع إلى حيز التنفيذ

١- إن إقامة ميناء محوري للموانئ بمنطقة شرق القفرة وتكامله مع منطقة التجارة الحرة ضرورة يحتاج إلى مدة لا تقل من سبع سنوات، ينبغي خلالها تنفيذ خطة سريعة لإزالة كثافة ميناء دمياط وإلغائه ذلك أنه يحتاج إلى بنية أساسية حديثة النقل المتعدد الوسائط براً بواسطة الشاحنات والطائرات للخدمة للموانئ لربطه بمناطق الإنتاج الاقتصادي، وكذلك ربطه بشبكة سفن رولاند عالية الكثافة. وهذا كله سيؤدي من قوة جذب للبناء الجديد.

هذا يمكن الاستفادة بشركات عالمية متخصصة لإدارة هذا الميناء بشروط تحقق نتائج معينة من حركة الموانئ في خلال مدة معينة.

٢- المنافسة التي ستنشأ بين الميناء الجديد وكل من موانئ حيفا ويبره ويبروت وسالطا وجويتاويرو تحتاج إلى غاية مركزة وإلى تعاون ما بين إدارة هيئة قناة السويس والميناء الجديد لوضع سياسات تسمير جاذبة ومن المؤكد أن دور قناة السويس سوف يتعاظم بنجاح مشروع إقامة الميناء المحوري شرق القفرة والمنطقة الحرة بسينا.

٣- وضع سياسات تسويقية يمدد بها إلى شركات عالمية متخصصة مع تقوية روابط العلاقات مع اللواتي، التي تحكمها مصالح ولعدة الميناء الجديد.

٤- ضرورة إعادة التخطيط الاستراتيجي للنقل في مصر، وتحديث خدماتها بما يتماشى مع متطلبات التجارة العالمية وذلك بتوجيه الاهتمام الأكبر نحو التنمية ومتطلبات نقلها وذلك من طريق:

(أ) إنشاء طرق سريعة لا تقل عدد حاراتها عن أربع طبقاً للمواصفات العالمية، مع إنشاء شركات نقل بري شاحنات للموانئ.

(ب) استخدام النقل النهري واللواتي، مع إنشاء عدة نقاط على النيل والفرع بينهما وبين السكك الحديدية. وسوف يوفر ذلك من تكلفة نقل الموانئ بالإضافة إلى تخفيف الضغط عن الطرق البرية.

(ج) إدخال الطائرات الموحدة لنقل الموانئ وتطوير شبكات نقل البضائع بالسكك الحديدية.

(د) إنشاء شركات مصرية للنقل متعدد الوسائط تقدم خدمات التحوية من الباب للباب.

(هـ) حل للمشاكل الخاصة بالترانزيت والإجراءات المعلقة لحركة الموانئ.

(و) تحديث الإجراءات البنيكية والتقنية.

(ز) تحديث النظام المجرى والعمل على تطوير إجراءات تنمية التطوير العالمي، وربطه بشبكة ترانزيت للطومات. والزيادة بالمنصر البحري المسيطر على تطبيق اللوائح المجرى.

(ح) إدخال أنظمة تكنولوجيا الطومات والتبادل الإلكتروني للمعلومات لربط أنظمة النقل متعدد الوسائط بعضها ببعض والسيطرة على خدمات التزامن للمك.

(ط) إنشاء ما يسمى بمنطقة للتنمية الاقتصادي والإداري إستثناء على باقي القطر على غرار ما اتبع في مشروع بناء السد العالي.

(ي) الإرتقاء بمستوى إدارة اللواتي، المصرية بأسلوب إقتصادي يمدد عن الوثائق الحكومي الذي يصل من شاطئية دور القطاع الخاص. وفي ذلك يمكن تشكيل لجنة لوضع المقترحات لمخصصة اللواتي، أسوة بما تم في خصخصة التوكيلات للبلدية.

مع تعيين قيادات علي راس إدارتها العليا من خبراء إقتصاديين لهم خبرة طوية في ممارسة إدارة إقتصاديات النقل البحري واللواتي، بأسلوب علمي، على غرار المشاريع التجارية الكبرى للبلدية.

إنه في مواجهة للمشاكل المستعصية التي يعاني منها الاقتصاد في مصر يستحيل التفكير في أي سياسة للإصلاح بنظرة إقتصادية محضة، كما يعتمد أن تحقق أي سياسة للإصلاح الاقتصادي فعاليتها أو جديتها إذا كان التنظيم الإداري للبلدية والمؤسسات الحكومية بها في حالة جمود أو تخلف الأمر الذي يمدد بالإصلاح على جميع العاملين بالمؤسسة ويهدد طاقاتهم الخلاقة وينتج معهم ويخمد موهبتهم، فتكون النتيجة وبأعلى إقتصاد الدولة إن مجرد توافر الأموال والقروض ليس كافياً لتحقيق التنمية، بل الأهم أن توجد القدرة على تحريك هذه العناصر، وتوجيه استخدامها واستخلاص أقصى عائد استناداً إلى أساليب الإدارة العلمية.

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-----------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | محمد سمير السيد |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٤٠ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٧/١٣ |



السياسات التي تتعلق بمصر

وفرض إنجاح وتعديل بعض القوانين لتواكب هذا الحدث الاقتصادى العظيم، فعلى سبيل المثال: هناك تصوى مواد يجب تعديلها فى الباب الرابع من الفصل الأول من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ٦٢ (الواد ٥٩، ٦٠، ٦١، ٦٢).

كذلك تعديل الفصل الثانى من الباب الرابع من نفس القانون الجمركى بشأن البضائع العابرة (الترانزيت). (الواد ٦٢، ٦٤، ٦٥، ٦٦، ٦٧، ٦٨، ٦٩)، وأيضا وجوب تعديل الفصل الرابع الخاص بالمناطق الحرة (الواد ٨٦ - ٩٧)، لأنه يتعارض مع نصوص مواد القرار الجمهورى رقم ٢٨٤ لسنة ٩٧ بإنشاء الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، كما أنه يتعارض مع القانون رقم ٨ لسنة ٩٧ بشأن اصدار قانون ضمانات وحوافز الاستثمار ويتعارض أيضا مع لائحته التنفيذية الصادر بشأنها قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٠٨ لسنة ٩٧.

وإذا كانت الموانئ هى البوابات الرسمية للبلاد وتنفذ فيها قوانين الدولة المتعددة كالقوانين الأمنية والتجارية والزراعية والصحية والصناعية. مما أدى الى تداخل اختصاصات ومسئوليات هيئات عديدة سواء كانت ادارية وتشغيلية، ابتداء من هيئة الميناء ومرورا بالجهات العاملة فيها من مؤسسات حكومية أو قطاع أعمال عام أو خاص أو استثمارى كالجمارك

تحكى اسطورة من اساطير الف ليلة وليلة، انه كانت هناك مدينة لها سبعة ابواب، وكان لدى الزائر الأجنبى لها، حرية الدخول من أى باب من الابواب الستة الاولى فقط، فمحظور عليه الدخول من الباب السابع لانه باب الخيرات والسعادة.

وفى مصر يقع الباب السابع، ويتمثل فى التجارة الدولية للترانزيت.

ويعد مشروع ميناء شرق التفريعة البداية لدخول الاقتصاد القومى من الباب السابع الى الرخاء الاقتصادى من خلال اقتصاد أو تجارة الخدمات الدولية «الترانزيت».

ليكون العائد سريعا ومتعاطما

يساهم فى تنمية مصر عامة وخصوصا شبه جزيرة سيناء.



محمد سمير السيد
مدير عام موانئ البحرين البحرى
(البناسكو) ومصلحة الجمارك
بالمصرية بالاسكندرية

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-----------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | محمد سمير السيد |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٤٠ |
| المصنّف : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٧/١٣ |

والجوازات والصحة والشرطة، ووزارة التجارة والصناعة والهيئة الرقابية وجهات العرض المختلفة، وشركات التخزين والملاحة... إلخ فإن كل هيئة أو مؤسسة تسعى لتطبيق قانونها الذى تخضع لها وكذلك التعليمات التى ترد لها باستمرار، مما يؤدى فى النهاية الى التخبیط ويطء حركة تداول وسيولة البضاعة التى ترد من وإلى الموانئ المصرية، وبالذات للبضائع التى ترد تحت نظام «الترانزيت». فكل هذه المؤسسات تتعارض مصالح بعضها مع البعض الآخر ويطلب عليها الطالب الادارى وليس الطالب التجارى للأسف الشديد.

ويتحتم تغيير سياسات المستينات التى مازالت تعمل بها معظم الموانئ المصرية ، ويتحتم التقليل مع الاحتياجات المتعاظمة للحكومة كوجوب زيادة حجم التجارة الخارجية وعلى وجه الخصوص التصدير. ولأن معظم هذه الموانئ مقيدة، كما سبق الإشارة بالقوانين والقرارات واللوائح المتعددة والمتعارضة فى كثير من الأحيان، والتي تحد أو تشل من حركتها وقدرتها على التنافس مع الموانئ الأخرى وبالذات القريبة من مصر.

وقمت حلول غير تقليدية يجب العمل بها وهى:

① أن يكون ميناء شرق التفريعة كله منطقة حرة، ويعمل بواسطة إدارة مستقلة عن كل الهيئات التى سبق ذكرها، على أن يكون لديه أطم خاصة به للعمل بدلاً من كل هذه الهيئات ، ويكون له نظام أو قانون موحد ، تستطيع هذه الإدارة أن تدير دفة هذا المشروع العظيم بنجاح بحيث تسيطر على كل كبيرة وصغيرة داخل هذه المنطقة الحرة أى أن يكون لهذه الإدارة كل الصلاحيات التى من شأنها أن تدير هذا للمشروع القومى بنفس مستوى المناطق الحرة الدولية الأخرى.

② تفعيل لسلطات الرسمية على أبواب هذه المنطقة بحيث تكون فى حالة دائمة لترويج البضائع برسم التصدير الى داخل مصر، باعتبار هذه المنطقة الحرة هى بلد المنشأ لهذه المنتجات (البضائع).

③ إصدار قانون موحد لكل الموانئ المصرية سواء كانت موانئ بحرية أو موانئ جافة، وأعطاء هيئات الموانئ صلاحيات محددة وهامشا من حرية الحركة فى إطار هذا القانون المقترح.

④ إلفاء بالعمل بالقرارات الوزارية بشأن أسعار الرسوم والخدمات بالموانئ المصرية وسواء كانت خدمات مقدمة للملك السفن أو تلك المقدمة للشاحنين والمستوردين، داخل منطقة شرق التفريعة، وإصدار تسعيرة تنافسية خاصة لهذا المشروع. لجذب السفن العالمية إليها، وحتى تصبح ميناء محوريا عالميا وأساسيا لتجارة الترانزيت.

⑤ تحديد مدد عقود التتجير لأراضى مشروع شرق التفريعة وغيرها من الموانئ الجديدة محددة المدة.

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|----------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | محمد صبر السيد |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٤٠ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٧/١٣ |

- الاستعانة بالخبرة الأجنبية لإدارة هذا المشروع وغيره من مشروعات الموانئ ، مثلما حدث فى ميناء جبل على بديى.
- جعل ميناء شرق التفريعة من موانئ للجيل الثالث وذلك بعمل الآتى:
- اخبال أحدث التكنولوجيا المتقدمة فى تشفيله.
- جعله مركز توزيع بضائع عالميا يتوافر المعلومات وأنشطة تجارية وصناعية مكثفة.
- اخبال الأنشطة اللوجيستية (الامداد) تقدم مجموعة من الخدمات المتعددة المتكاملة.
- يكن هذا الميناء (شرق التفريعة) وغيره من الموانئ بمثابة حلقة من حلقات النقل الدولى متعدد الوسائط.
- أن يجاور مشروع ميناء شرق التفريعة ميناء جوياء دوليا (مطارا) يتحمل نزول الطائرات العملاقة للركاب والبضائع.
- مده بالمرافق العامة المتقدمة مع وجود صيانة دائمة.
- عدم الادارة بواسطة عمالة كثيفة.
- إنشاء مصانع لتحويل المواد الخام والأولية المستوردة وتحويله الى منتج نهائى مثل مصانع الملابس، وتعبئة السلع الغذائية ومصانع الالكترونيات.
- تصنيع وصيانة الحاويات داخل المشروع وباستخدام الصلب المصرى، وإنشاء شركة معاينة تصدر شهادات صلاحية للحاويات ومعتمدة طبقا لمعاهدة سلامة الحاويات الدولية والمعاهدة الدولية للجمارك بشأن الحاويات.
- مركز تدريب بحرى وتجارى، ومراكز تصنيع واصلاح سفن الروافد.
- تخصيص مكان لتجزئة السفن القديمة وتصدير حديدتها الى مصانع الحديد المصرية أو الأجنبية.
- إنشاء مساكن خارج منطقة شرق التفريعة، لاسكان العاملين، بدلا من سفرهم يوميا من ولى بورسعيد والمحافظات الأخرى.
- مزارع لتوفير الطعام وإنشاء محطات تربية مواشي وبلوجن ليكون انتاجها بمثابة تعمين لاحتياجات السفن والعاملين بالمشروع. مع تطوير بحيرة البرديول لتوفير البروتين السمكى.
- إنشاء شبكة طرق سريعة تربطها بسيما، والفلتا عن طريق نفق تحت قناة السويس من بورسعيد بدلا من نقل الاقاراد والبضائع بواسطة العربات.

الموضوع الرئيسي : اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي
الموضوع الفرعي : رقم العدد : ١٥٤٥
المصدر : (مجلة الأهرام الاقتصادية) تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/١٧

الموضوع الرئيسي : اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي
الموضوع الفرعي : رقم العدد : ١٥٤٥
المصدر : (مجلة الأهرام الاقتصادية) تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/١٧



أهرامات حسنى مبارك الأربعة

تحقيق وحوارات : نعمان زياتي
أعدّها للنشر : محمد إبراهيم

هناك تحت سهد الشمس العارقة وأسوار الرمال المتحركة وبين أنياب طبيعة قاسية لاترحم ينبت
امل جليد لمر السقييل . فهناك عند البوابة الشرقية وفي اطراف الوادى فى الجنوب وفى عمق
الصحراء الغربية فى القرية وتوشكى والعوينات يولد زمن آخر ترسم ملامحه سواعد رجال أولو بها
عاهلوا ، القاد ، عليه . هذه انطلقت إشارة البدء لتنفيذ مشروعات مبارك العملاقة التى تضمن غدا
امنا كريما لأبناء الوطن كل أبناء الوطن .
الى هناك ... الى شرق بورسعيد حيث تجرى ملحمة كبرى من ملاحم العمل الوطنى انطلقت كتيرة
الأهرام الاقتصادية ، ترصد بالصورة والكلمة وقائع الملحمة .
انطلقت الى هناك فى رحلة اعتبرناها واجبا مقدسا لشدة انز الرجال فى قلب الصحراء رحلة تتقل مشاهد حية من معركة
التعمير الكبرى التى يقودها بالقدار وحكمة الرئيس حسنى مبارك مستشرقا لملاح زمن أب .
هناك قسيئا ثلاثة ايام زورنا خلالها الموقع طولا وعرضا نتعرف على التفاصيل نسال عن مراحل التنفيذ . عن جلوى
المشروع . عن خريطة الثقة بعد أن يصبح ميناء شرق القرية امرا واقعا .
والعقبة لم يسهل علينا أحد بمعلومة بل تساقى السؤلون عن المشروع فى تسهيل مهمتنا الصعبة ايمانا من الجميع بحق
المواطن فى أن يعلم حقيقة مايعمر على أرض الوطن .
وعلا بعد ساعات طويلة من العمل للتواصل حقابنا مبتنة بالصور والدراسات وحصيلتنا منقذات مبتنة كتب هذا
التحقيق الصور عن رحلة فى قلب معركة التعمير .
أول شى نعت انتباهنا عند زيارتنا لبعض المواقع فى المشروع اصرار الحافظه بكامل القوة والجوية على التنفيذ فلم تصدر
احدى همسة ارتياح فى أن السياسة قد زحفت الى المشروع ولا أى قل من الشك فى اذهان معارضى مبدأ المشروعات العملاقة .
فلم تتلاش روح التفتنى ولم يهبط معيار المسئولية للرجال العاملين فى المواقع وهذه شواهد نراها عادة فى تاريخ المشروعات
الكبرى بعد أن تقضى حساسة وجلة الايام الأولى التمديدية له ولعل جولات الرئيس مبارك المستمرة لتتقيد العمل هى التى
ادب الى هذا النجاح الكبير .

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|---------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الغربية | اسم كاتب المقال : | نعمان الزياتى |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٤٥ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/١٧ |

فى موقع شرق بورسعيد حيث استعملنا اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد والفرع احمد فاضل رئيس قناة السويس ادركنا ان ما يحدث هنا هو شئ واضح ودقيق شئ يمكن مشاهدته وتقليده وتطبيقه .. انها تجربة حقيقية لتدوير روح الابتكار والتجديد ولكنها لم تكن تجربة هينة ولم تحدث فيها اى محاولة للهرب نحو ماضى البسط واسهل ولا الى الانطلاق الى

مستقبل متماثل فى الغالب .. ان هذا المشروع يواجه حقلين الجفص بكل صعوباته وتحدياته. ان المواطنين الذين يتابعون مثل هذه المشاريع يقيسونها بمقاييس اخرى غير التقارير والتصورات بل بما سوف تفضيه من عائدات نتيجة استخدام الموقع وما توفره من فرص عمل ملائمة لأهل المنطقة فى المواقع ايضا أكثر من ٢٠٠ عامل يعملونهم المختلفة تحت حرارة الشمس المرتفعة وموجات الغبار التى تغطي مساحة كبيرة تصعب الرؤية ورغم ذلك نجد الاصرار فى عيون العمال على سرعة انجاز هذا العمل.

شرق بورسعيد

الجغرافيا تصنع التاريخ والمستقبل

لتحتلجته بسعر اكثر ٢٠ جنيها حسب قرار اللجنة العليا برئاسة رئيس مجلس الوزراء . واعمال البنية الاساسية تشمل المياه - الصرف الصحي - طرق - كهرباء . وسوف تقام محطة كهرباء تعمل بالغاز فترتها ٤٥٠ ميجاوات فى المرحلة الاولى ترتفع الى ٦٥٠ ميجاوات فى المرحلة التالية بالاضافة الى محولين فى شمال وجنوب للمنطقة الصناعية

ما بمصر من المنطقة الصناعية وكيفية تقسيمها وتوزيعها على المستثمرين فهي مقسمة الى شرائح كل شريحة مقسمة الى خمسة اقسام وهذه الشرائح تتراوح مساحتها من ٥ ملايين متر مربع الى ١٢ مليون متر مربع وتوزع هذه الشرائح اما لشركة تنمية تلخ شريحة او شريحة ونصف على حسب احتياجاتها بسعر اكثر خمسة جنيهات حسب قرار مجلس الوزراء . يسند على عشر سنوات بحيث يستثمر المنطقة بالكامل فى حدود عشر سنوات بعد اقصى طاقا لجدول سنوى . كما ان بعض الصناع تطلب مساحة ٢ مليون متر مربع قل او تزيد حسب

اهمية المشروع

وحول اهمية مشروع شرق بورسعيد قال اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد ان المنطقة تمت دراستها بالكامل وخضعت الى انشاء ميناء مخصص مركزى على مساحة ١٢٠ مليون متر مربع ومنطقة صناعية على مساحة ٨٧.٦ مليون متر مربع ومنطقة ادارية على مساحة ٧ مليون متر مربع واخرى سياحية بمساحة ٤.٧ مليون متر مربع ثم المنطقة لابقية لاستغلال الثروة السمكية .

| | |
|-------------------|--------------------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق الجزيرة |
| الموضوع الفرعي : | |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادي |
| تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/١٧ |
| رقم العدد : | ١٥٤٥ |
| اسم كاتب المقال : | نعمان الزياتي |

اما بالنسبة لشبكة طرق فهي مسئولية الدولة بما في ذلك الطرق الدائري حول المنطقة الصناعية والطرق الالتفافية القائمة من القاهرة في اتجاه الشروق أو الخارجين من الشروق في اتجاه شمال سيناء بالاضافة الى ربط لشرق والغرب بنفق تحت القناة .

وهناك اقتراح بان علي المستثمرين ان يسلموا بجزء من تكاليف هذا النفق فكل مليون متر يقع منها مليون جنيه على انفسال بحيث تبلغ مساهمتهم في النهاية نحو ٣-٤٪ من تكلفة النفق وبالتالي تحصل الدولة اما شبكات البنية الأساسية الداخلية والخارجية تقع علي عاتق المستثمرين والمواصفات التي مفوض تصميمها للجان وستفرض قريبا على كل الشركات .

وبحل المستندات المطلوبة من المستثمر اثار الحفاظ علي الممتلكات التي تلحقها اي جهة اي من شركة مثل الشكل القانوني للشركة وتشكيل مجلس الادارة . واسم المصنع والتدبير واسم المستشار القانوني للشركة وصحة رأس المال المدفوع وفي نفس الوقت يفتح المستثمر ورقة مؤسسا فيها القيد المطلوب سداده البنك المركزي تمت حساب رقم معين ثم بعد ذلك يستلم الارض .

وان الشركة تحصل على الارض كتخصيص وليس كعقد بيع او تملكه بمسعر للتر . جهته تسدد علي سنوات ويخصص شركة التسمية التي تنسب للمنطقة في حدود ١٠ سنوات واذما صاحبت تسمية في مكان ما وتمت إقامة مصنع في وراد المستمر ان يبيع عليه بالتقديم للجهة الادارية حتى تمليه له موافقة بالبيع ولا يستطيع ان يحصل على الموافقة الا بعد سداده المبلغ بالكامل .

وفي هذه الحالة تستأخذ الجهة الادارية ٢٠٪ من قيمة المبلغ . بالاضافة الي عدم السماح بتحويل نشاط للمنص الا بعد موافقة الجهة الادارية فهناك سيطرة تامة على استخدامات

الارض مناصا للشعاب او للاستثمار .

توزيع صناعي

هل الجهة المختصة حددت انواع الخصائص التي ستقام في المنطقة أم هي متروكة للمستثمرين ؟

يجيب اللواء مصطفى صانق : بان هناك صناعات خفيفة واخرى متوسطة وثقيلة خفيفة وهي متروكة حسب دراسات الجودى التي ستقدم ودراسات اخرى تتعلق بالبيئة والمحافظ

عليها وغير مسموح ان ابنى عليه صناعات سميعة . والمصنعة حرة الاختيار في حدود قانون البيئة بالاراض جائرة للتصنيع من خلال اربع شرائح بأجملي مصلمة ٤٠ مليون متر مربع . واشاف للحفاظ بان اختيار موقع شرق بورسعيد جاء نتيجة دراسات لاستغلال للوقع اضمن استغلال بالقامة صناعات من قبل الاوروبيين لتوزيعها علي الاسيويين والعكس . وخلاصة بعد تصاعد حركة التجارة العالمية بين الشرق الاقصى واوروبا والتي وصلت ١٢٠ مليون طن ومن للتفت ان ترتفع الي ١٢٠ مليون طن عام ٢٠٠٠ وزيادة مورقات للعلاقة في بورسعيد وميناء بورسعيد الجديد بشارعه ويتدفق علي موانئ اخرى فهو اضمن موقع في العالم

وتشر الفرق لحد فاضل رئيس هيئة قناة السويس علاقة الميناء الجديد بقناة السويس ويدر الهيئة في إنشاء الميناء حيث قال ان الميناء المحوري يتكون من اربعة اجزاء مناطق يوران داخلية وارصفة والمكة من وجود الميناء في هذا المكان هو استغلال المساحة للمنفذ الانهائية من الارض بالاضافة الي ربطه بالقرية الشرقية للقناة وله محفل مستقل باتجاه البحر حتى لا تؤثر اي حركة داخل الميناء الي تأخير الخروج او المحفل لقناة السويس او تأثر حركة قناة السويس علي دخول وخروج سفن الحاويات والمفروض ان تتعامل من خلال جدول زمني دقيق .

ونحن الآن نقوم بالدور المكلف من قبل الدولة وهو الاسراع في عملية لتجهيز والاعداد لهذا الميناء وفي نفس الوقت تقليل التكلفة علي انشاجات الميناء التي تقوم بها الدولة وخاصة في اللخل وبنائة

الربط بين القرية وبن الحوض الاواني للميناء والعمل علي قدم وساق في اعمال الربط والمفر علي التناقص مابين الميناء الجديد وبين القرية وسيكون العمق مابين ٤٨ - ٥٠ - قدما وعرض القاع ٢٥٠ م بصلح مائي ٤٥٠ م عمقاً شكل شبه المنرف اي يسمح بدخول جميع الحاويات حتى لتطور منها حتى عام ٢٠٢٥ وقد تم إنشاء الميناء الاداري الكبير الذي سيقوم بالسيطرة علي حركة المدخل

والخروج داخل الميناء كذلك انشاجت جونه (حوض) خاصة بالانتفاذ واشجرى للانشاءات القاطرة وثالثة بالكراتك والورش ، والتصنيع والتوسيع لجري للنفقة الي عمق ٦٦ م والقوسيع الي عرض ٧٢ قدما . وسنعمل بالتصنيع الي عمق ٧٢ قدما ، والمفر علي التناقص حيث بلغت نحو ٩ مليون م٢ فاهمية بمعدلات تشاركه مشاركة فعالة لاعداد الميناء .

وبحل العلاقة بين الميناء للمحوري وقناة السويس قال الفرق فاضل في علاقة مستخدمة من تاريخ القناة وانشاجها بورسعيد فليس العلاقة ستكون مابين الميناء الجديد والميناء .

ومن مسئولين عن المدخل والخروج للميناء حتى تكون السيطرة للجهة واحدة باستخدام للرشدين والجهة الارشاد وباستخدام الوحدات البحرية . اما مباحث الحركة داخل الميناء والربط علي الارصفة هي حركة مستقلة تماما ولها مركزية السيطرة من هيئة الميناء فليشاء تدير الميناء كما تشاء لكن الحركة من والى الميناء بجميع ابعاده هي متباجة قناة السويس .

تأثير الميناء

اما تأثير الميناء الجديد علي قناة السويس هو تأثير ايجابي وسرود نقدي كبير فهذا الحجم الضخم من ملايين الحاويات المستقبلية من شأنه زيادة الحركة من والى قناة السويس من خلال عبور سفن تفريغ جزء واستكمال الرحلة . ويعود شك العلاقة محضه كاملة لتسدد علي نمو دخل قناة السويس وبخاصة وان المستقبل لمنص الحاويات وخاصة بعد إنشاء اربعة الصب والتصنيع والاستيراد والاضافة الي زيادة فرص العمل وتنشيط للمنطقة بالتوسع يوما فورا .

واشار الفرق فاضل الي ان سفن الحاويات التي تمر بقناة السويس تبلغ حوالي ٤٦٪ من حجم المرور في قناة السويس وابو استعمالا ان نصل بالرقم من مابين الي ٠.٤ مليون سفينة لومنا لرجلنا علي الطريق الصحيح .

د. جويلى :

نظامان لتفصيل الاراضى وشركة عملاقة لتنمية المنطقة



اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي

رقم العدد : ١٥٤٥

تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/١٧

الموضوع الرئيسي : شرق المتوسط

الموضوع الفرعي :

المصطلح : (مجلة) الاهرام الاقتصادي

الفريق فاضل :

الميناء يصنع

مستقبلا جديدا

لخطة السويس

وإشاد المصري بدور الحكومة وماتتله في إنشاء الميناء للممرى وإقامة البنية الأساسية التي تلعب تكلفتها ٢٠٠ مليون دولار بهدف افتتاح للمستثمرين وتشجيعهم على المساهمة في المشروع بالإضافة إلى بيع الأرض بأسعار رمزية للمشروعات للتنمية تبعد على خمس سنوات بنسبة ٢٠٪ و٢٠٪ جنبها للمشروعات الصناعية على عشر سنوات .

كما أشاد بالذكور كمال الجنزوري رئيس الوزراء واستجابه السريعة لحظاب رجال الأعمال بضرورة ربط الشرق والغرب من خلال نفق يمر تحت قناة السويس لتسهيل حركة مرور البوابات والسمك وبحث رئيسي الفرقة التجارية بـيوسميد رأس المال الأوروبي للاستفادة من المزايا التي تمنحها الحكومة للاستثمار في مشروع شرق بورسعيد والمحمول على

مجهزة للتشيد المصري وتوزيع السلع في للتفتيش المرمية والأفريقية .

مشروع القرن

وإشاد اللواء أحمد مرسحان رجل الأعمال وعمرى مجلس الشورى علي ما قاله الرئيس مبارك حول مشروع شرق بورسعيد ووصفه بأنه يعد نقطة حضارية بكل المقاييس ويوليه مصر للمخول للقرن الحادي والعشرين وقال أنه لكي تتواكب مصر مع التطور العالمي في النقل المصري ولما تتمتع به من موقع فريد وسياسة حكيمه تتواءم مع التطور الاقتصادي والتنموي على مستوى العالم اعطى الرئيس مبارك إشارة البدء لإنشاء ميناء شرق بورسعيد والميلق به من مناطق صناعية وخدمية .

واعتبر اللواء أحمد مرسحان مشروع شرق بورسعيد هدفة مبارك والدولة لشعب مصر عامة وبورسعيد خاصة وإن شعب بورسعيد استجاب بشكل فائق يسرع عملا طرحت شركة بورسعيد للتنمية والاستثمار يشارك فيها ٤٠ مستثمرا بهدف تنمية بورسعيد والحد من مشروعات شرق بورسعيد وتم تقطيع للتنمية الخاصة له ومايزيد في ثمانية ساعات مما يعكس اهتمام بورسعيديين بهذا المشروع وإتباعهم بالسياسة التي انتهجها الدولة .

ومن أعادة لتفعيل وتدريب شباب بورسعيد للعمل في مشروع القرن يعدى توافر القوى البشرية قال اللواء أحمد مرسحان أن شعب بورسعيد لا تنحصر الكفاءات العلمية في إدارة بعض المشروعات والمساهمة فيها وإنشاء إلى أحد مزايا بورسعيد تربع لإنشاء معهد متخصص في الأعمال البحرية ومايلق بها على ثقته الخاصة لتدريب شباب بورسعيد وطلاب بضرورة تطوير الدارس والاعاد الفنية وتحليل المناهج لتواكب عملية التنمية في شرق بورسعيد والعمل في المرحلة الحالية .

وعتبر المهندس عبدالقوياب فؤاد رجال الأعمال وعمرى مجلس الشعب مشروع شرق بورسعيد من أقوى وأكبر تلك المشروعات العملاقة التي تبنيها الدولة . وقال أن بورسعيد ور بها ٢٠ ألف سفينة وبليون طن بضائع وه ملايين ركاب مؤكدا أن اللوجي بيطيعته جانب ولابد من نهضة ليكن محطة رئيسية مجهزة بأحدث التكنولوجيا خاصة بأن العالم اتجه إلى الجوانب حيث لا يوجد سوى ضمة موانئ على مستوى العالم في سفن مجهزة وهنج كرنج ورتقارم كل وصلاته وجعل على وجدة تستوعب كل بواخر الحاويات موصفا ان محطة الحاويات في بورسعيد بظلتها ٢٥٠ ألف حاوية لترتفع في الوقت الحالي إلى ٤٠٠ ألف حاوية وبمياط ٤٠٠ ألف والانتكورية ٤٠٠ ألف بالبحالي مليون ٢٠٠ ألف حاوية سنويا مشيرا إلى العمل في ميناء شرق المتوسطية بطلب فطار في مينائى بسنغافورة وروتردام لم حيث أصبحت الحاويات نوع من التجارة العالمية وليست مجرد سلعيات ولعلنا ان يصل حجم الحاويات إلى ١٠ مليون حاوية وتسايل كوف اسرع ميناء ورتقارم بورصة عالية لمجموعة من السلع لانتج فوئندا سلمة ولحدة منها شوى لانتج البترول واصبحت بورسعيد للبترول والمحم والسكر والقشاي وغيرها من السلع

و السفن التي تدخل ميناء ٧٠ ألف حاوية موزة ان كافة الموانئ القائمة ان لم تتنافس وهذه السفن الـ ١٢ على عام ٩٤ بدأ التدرج في إنشاء مجموعة من الموانئ المركزية يتراوح عددها بين ١٢ و١٥ ميناء على مستوى العالم ذات مواصفات حد تستوعب ان

تكون واقعة على خط الملاحة الدولي لتتقل من انحراف البواخر عند دخولها الميناء وبما يساعد على تقليل الوقت وتخفيض التكلفة .

أهمية الموقع

وقال محمد المصري ان أهمية ميناء شرق بورسعيد تأتي من أنه يقع عند لثاني البحر المتوسط مع للحد الشمالي لقناة السويس مما يعد نقطة ربط دولية بين قارات أوروبا وآسيا وإفريقيا وبما يسمح بمرور السفن إلى مواصلاتها وعمقها الكبير وتفرغ حاضيتها على سفن صغيرة تبلغ حمولتها من ١٠٠٠ ٢٠٠٠ حاوية لتقلص إلى الموانئ الجارية مال ميناء بيروت وميناء وغيرها بالإضافة إلى استخدام النقل متعدد الوسائط ويعتبر من الأساليب المستحددة للوصول للسلع في أسرع وقت ويقلل تكلفة أيضا .

ولميا يتخطى الجزء الثاني قال محمد المصري أنه تتنوع للخطقة التنموية والتي تقع خلف الميناء وتبلغ مساحتها ١٧٠ كم٢ كثير مشروعات تضم صناعات متعددة الأغراض ثقيلة ومتوسطة وخفيفة كما تصلح للخطقة لتخزين المصوب تنوع عمل بورسعيد المصوب لقربها من الدول العربية والأفريقية تمد كافة الدول العربية بمحتاجاتها مؤكدا ان الميناء سوف يضم للخطقة الصناعية ورفع حركة تداول الحاويات التي يبلغ حجم تداولها في مصر ٧٠٠ مليون حاوية والمقارنة بميناء جبل علي مستخدم انه حجم الحاويات المتداولة به عام ٩٥ كانت ٢ مليون حاوية ارتفعت إلى ٢٠ مليون حاوية حاليا كما بلغ حجم الحاويات المتداولة في ميناء سنغافورة ١٧٠ مليون حاوية تد عائدا يصل إلى ١٢٠ مليار دولار سنويا ..

ولك المصري على أهمية الاستفادة من موقع مصر الجغرافي والمميزات العالمية التيتمتع بها لزيادة حجم التجارة نتيجة لتوقيع اتفاقية الجات والمقر ان يصل إلى ٧٠٠ مليار دولار فخصيص مصر منها سيساعد على توفير فرص عمل وإنشاء مشروعات عملاقة مؤكدا ان وجود مراكز عالمية في المنطقة المارة بين مصر وإسرائيل يعتبران نوعا من الحماية الدولية سوف يجذب كافة دول العالم للصناعة في هذه المشروعات .

اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي

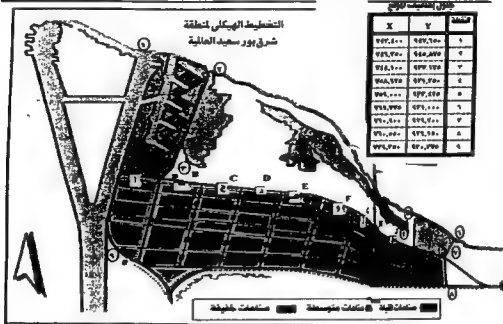
الموضوع الرئيسي : شرق القريفة

رقم العدد : ١٥٤٥

الموضوع الفرعي :

تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/١٧

المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادي



وأكد المهندس عبد الوهاب قنطرة أن مشروع شرق بورسعيد سيمر عائد أكثر مما تتركه قناة السويس مشيراً إلى أهمية وجود مركز سكني عالمي وديرة للحبوب خاصة وأن كافة دول المنطقة مستعدة للقمح وصناعات للتعبئة والتعليب ولشاد عبد الوهاب قنطرة بالذكر المتطور للحكومة ومنعها الأرض للمستثمرين بأسعار رمزية مقابل قيامهم بأعمال البنية الأساسية مشيراً إلى أن الأرض مازالت متاحة وأن ماتم بيعه بقدر يصل إلى ٨٠ - ٧٥٪ من إجمالي المساحة موضحاً أن الأرض لا تملك ولكن سيتم تهيئتها وإرسال البنية الأساسية ثم يتم بيعها لتتملكها المشروعات الصناعية وقال من المتظر أن يوفر المشروع أكثر من ٤٠٠ ألف فرصة عمل في مجالات إصلاح السفن والفلانسات وصوامع الفلال وصناعة الاسمدة ودرجة الزيت.

مطالب رجال الأعمال

.. المهري ..

عبور السفن الأم

.. سرحان ..

معهد متخصص في

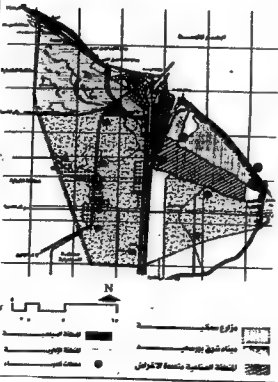
الأعمال البحرية

.. قنطرة ..

مرور ١٠ ملايين

حاوية

موقع منطقة شرق بورسعيد بالنسبة لمحافظة بورسعيد



الموضوع الرئيسي : شرق القاهرة

اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي

الموضوع الفرعي :

رقم العدد : ١٥٤٥

المجلد : (مجلة الاهرام الاقتصادي)

تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/١٧

عنان الجلالى :

سياسة مبارك وضعت مصر على خريطة الاستثمار العالمي

أكد اعمية موضة شباب بورسعيد مع هذا الشروع للتعرف على كيفية التعامل مع الشركات العملاقة من خلال جامعة قناة السويس وهندسة بورسعيد وكليات التجارة ولابد من تغيير المناهج الدراسية لاعداد جيل جديد حتى لا تلجا الشركات الى عمالة اجنبية ويقول عنان الجلال رجل الاعمال ومستثمر ميناخى ان بورسعيد بدأت تضع نفسها بفضل للقيادة الحكيمة للرئيس مبارك على خريطة الاستثمار العالمية وقال ان بورسعيد سوف تتنافس معنا جنود بنيت في العالم واجتذبت رؤس اموال عالمية واصبحت موقع نمو الدولة بسبب الموقع والتسهيلات التي تمنحها الدولة للمستثمرين موضعا ان بورسعيد امامها مستقبل افضل للسياحة العالمية وخاصة بعد تدوم السياح اليها عن طريق المستثمرين ورجال الاعمال .. وطلب بوضع مدينة بورسعيد في التكتيات السياحية العالمية لانها لم تلحق نصيبها سياحيا مثل مدن كثيرة في دول اوروبا لما لها من ثقافة وتاريخ وجنود ونمط شعب على مستوى عال تسلم في جنب العديد من السياح ■

وتخريد السفن خاصة ان مصر من الدول المستوية للخدمة وتحتاج الى اكثر من مليون طن خردة سنويا . وطالب المهندس علي سليمان بضرورة وجود استراتيجية شاملة تضمن قيام مشروعات جديدة تتوالى بها المساكن والمدارس والمستشفيات لتحقيق الهدف المنشود من وراء هذه المشروعات وشدد على اهمية وجود تشريعات تنظم العلاقة بين مهناء شرق بورسعيد والوانى المختلفة بالاضافة الى سدور قانون ينظم العلاقة بين اصحاب المصانع الاتيمية

والساد مصمم عبدا الفتح نجيب القجارين بالمرس السياسي للرئيس مبارك موضعا ان مشروع شرق القاهرة ليس مشروعا اقتصاديا فحسب وانما مشروع سياسي هام له بعد قومي وقال ان انشاء هذا المشروع يعد اهمية قناة السويس التي وجدت منافسة شديدة من بعض دول المنطقة بالاضافة الى خلق مجتمعات عمرانية جديدة في ميناء مشبرا الى ان مشروع شرق بورسعيد يعد امل مصر في القرن القادم لانه سيغير الخريطة الجغرافية لمصر والمنطقة

بشكل عام .

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|---------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القريفة | اسم كاتب المقال : | نعمان الزياتى |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٤٦ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/٢٤ |



أهرامات حسنى مبارك الأربعة

تحقيق وحوارات : **مصام رفعت**
اعدها للنشر : **نعمان الزياتى - محمد إبراهيم**



الصدقة لاتصنع التاريخ تلك
حقيقة مؤكدة .. والمؤكد ايضا
ان المشروعات العملاقة التى
تنفذ حاليا فى توشكى وسيناء
وشرق بورسعيد لم تأت نتيجة
صدقة بل جاءت نتيجة دراسات

مستفيضة شاركت بها خبرات متعددة فى
مجالات الزراعة والرعى والهندسة واستصلاح
الارض والكهرباء والديموجرافيا .
هذه الدراسات استنزفت طاقة وجهود مئات
العلماء والباحثين على مدى عشرات السنين
حتى وصلت الى مرحلة من النضج تبشر
بإمكانية التنفيذ وفقا لجدوى اقتصادية واضحة
ومضمونة .

لذلك لم يكن قرار البدء فى التنفيذ قرارا عشوائيا
أو قرارا يستهدف خداع الجماهير بشعارات براقة
بل جاء القرار بعد أن قال العلم كلمته .
وإذا كانت قضية المياه هى محور هذه
المشروعات فإننا نفتح ملف المياه ونكشف جانبها

من الدراسات المائية التى تمت
فى هذا الشأن وهى دراسات
اجمعت على إمكانية توفير
المياه لكل شبر فى أرض مصر
فى حالة السعى الدؤوب
لاستخدام مواردها الطبيعية
وتوظيف التكنولوجيا الحديثة

الموضوع الرئيسي : شرق الطرية

اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي

الموضوع الفرعي :

رقم العدد : ١٥٤٦

المصدر :

تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

(مجلة الاهرام الاقتصادي)

المشروعات العملاقة تعكس هذا العلم

مياه لكل شبر أرض

خريطة زراعية
جديدة تفسر
وجه الوادي
التسديم

كذلك خطة التوسع الاقصى في الاراضي الزراعية وماهو مستهدف منه فمن المعروف ان الاراضي المزروعة تصل الى ٧.٥ مليون فدان منها اكثر من ٥ مليون فدان توجد في البلتا وبعد انشاء السد العالي كان مايقرب من ١٢ مليون فدان قد اضميخوا في منتصف السبعينات .

السياسة التي تتحدث عنها تدرج في سياسة تنفذ الي عام ٢٠١٧ اي اربع خطط خمسية من الآن والخطة تتناول ٢٤ مليون فدان منها ١٢ مليون فدان حاليا مشروعاتها مستمرة - لكن الخاتمة التي تميز تلك الخطة ان مشروعاتها مستمرة بمقتضى على جميع مصر من الساحل الشمالي وغرب وشروق البلتا وعلى ترعة السلام والسويس ثم تنفذ على وادي النيل وعلى جانب الوادي من اسوان حتى انصس الشمال ثم في سيناء ثم تنتقل جنوبا الي توشكى ٥٤٠ الف فدان وفي الواحات وشرق الدونيات والتي تعتمد فيها على المياه الجوفية . هذه الخطة لها اولويات في مناطق تنتهي هذا العام وتندرج في التنفيذ حتى تصل الي نهاية الخطة

للمستفيضة والهامة جرى اعدادها في اواخر السبعينات واستمرت في جميع انحاء مصر ليمتد في جنوب الوادي ولكن امتدت الي كل الاتجاه وشملت كل ملهى سهل وماهو صعب مع حصر دقيق للاراضي الصالحة للزراعة بدرجاتها المختلفة وكيفية توفير الموارد المائية وافضل السبل لنظم الري وهل تستخدم مياه جوفية ام سطحية ام مشتركة ، بل ان الدراسات امتدت الي الدراسات البيئية حيث تركزت معظم الدراسات على البيئية وتأثيرها بالمشروعات الكبيرة

ومن أبرز تلك الدراسات الدواية الخاصة بترعة السلام لان هذا المشروع كبير الحجم ويعتمد على المياه القليلة ومياه الصرف مما سيؤثر على طبيعة التربة ونوعية النباتات والاشجار . وهل تغيير الظروف والمناخ سيؤثر على صلاحية المنتج الناتج من الزراعة على المياه الجوفية من النيل والصرف وهل تزرع محاصيل معينة لها قابلية لنمو على هذا النوع من المياه . كذلك الدراسات الاجتماعية والتي تشرح طبيعة تأثر الناس بهذه الظروف الجديدة وماهي الضوابط التي تتقدم بها حتى لاتتغير بالبيئة . والمعروف ان الانسان المصري يتأقلم مع أي بيئة ولعل شواهدنا في ذلك المصريون بالخارج في الخليج والعراق ومع ذلك يظهرون كنفهم والتأقلم مع البيئة الجديدة

الدكتور محمود ابو زيد وزير الاشغال العامة والموارد المائية يؤكد ان هذه المشروعات والتي يطلق عليها مشروعات التوسع استصلاح الاراضي بدأت منذ وقت بعيد وخاصة مع بناء السد العالي ولكن حجم مايمتد الآن يختلف تماما عما كان يتم من قبل حتى علي بناء السد العالي وفلسفة هذه المشروعات مختلفة وحجمها يفوق المساحات التي كنا نتحدث عنها باستمرار في فلسفة تنقل مصر الي خارج الوادي القديم وتمضي بعدا جديدا بالنفساء للتوزيع المكاني حيث ان الاهتمام بالمناطق خارج الوادي والبلدان يفتح افاقا جديدة للمستقبل ويخفف العبء الموجود على البلاد والوادي وهي ايضا تمثل تحديا لانا نمتد على موارد ليست تقليدية وهي مصادر جوفية ومياه سطحية بالرفع ولهذا فهي تمثل تحديا لاشجار المصري والفنيين وقد سبقت هذه المشروعات دراسات كثيرة بعضها يرجع الي ما قبل انشاء السد العالي ولكن الدراسات



| | |
|-------------------|--------------------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الضفيرة |
| الموضوع الفرعى : | |
| المصطلح : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى |
| اسم كاتب المقال : | نعمان |
| رقم العدد : | ١٥٤٦ |
| تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/٢٤ |

وتربة السلام كما هو معروف تبدأ من فارسيكو وتسير إلى جنوب البحيرات (بحيرة الزلزلة) وتختزن قناة السويس عبر مسامرة كبيرة وتمتد التربة شرقا حتى غرب مدينة القويس وترى في لرافى مختلفة التلوية لكن عمقا ٢ مترات رئيسية منطقة سهل القبية وهى جزء من جزء شمالى ٥٠ ألف فدان وجزء جنوبى ٧٠ ألف فدان ثم بعد ٢٠ كم نجد منطقة رابية ٧٠ ألف فدان (بنى العبد) .

أما المنطقة الثالثة وهى السرى والقراريى بارافى حوالى ١٢٢ فداناً ولو جمعنا مساحات هذه الاراضى لوفنا إلى مساحة فى حدود ٢٢٠ ألف فدان غرب قناة السويس و ٤٠٠ ألف فدان شرق قناة السويس ، فالشروع حد ذلك ليس تربة ومسامرة رغم أن المسامرة تكلفت ٢٠٠ مليون جنيه بل يشمل مجموعة من المحلات حيث أن المياه لتصل إلى المناطق العالية فى سيناء إلا من خلال ٢ محطات رفع بالإضافة إلى محطات رفع فرعية وفروع لهذه التربة ومسار ، فالشروع تكلف فى حدود ٦ مليار جنيه ، وما أتى حتى الآن تجاوز ١.٢ مليار جنيه . ولكن المرحلة الأولى من المشروع ستنتهى فى ٢٠٠١ ومع ذلك فالمسامرة أطلقت المياه لرى ٢٢٠٠٠ فدان فى احتفالات أكتوبر ستنتج محقة الفدان الأولى وهذا يمكننا من رى ١٢ ألف فدان جديدة ويرغم ذلك فإن العمل فى محطات الرفع الثانية والثالثة بدأ ولكن بنسب متفاوتة والمعروف أن تربة السلام فى الكبار ٧٠٠٠ محطة وإجازة وهذه موزة للشروعات القومية حيث تستفيد مرعيها من المشروع فقد استنفدت فى شهر يناير الماضى بـ ٢٥٠٠ فدان وإلى أكتوبر ستنفذ بـ ١٤ ألف فدان .

تخصيص الاراضى

أما ن تخصيص الاراضى فى مشروع تربة السلام فىي تخضع للشروط والقواعد التى وضعتها اللجنة القوارية للمصلحة والقرا مجلس الوزراء من خلال تصديق ٥٠٪ لمساحات المالك بمساحة ٥٠٠ فدان فأقل و ٥٠٪ الأخرى للمستثمرين للتوسط بمساحة ٥٠٠ إلى ٥٠٠ فدان وأكثر من ٥٠٠ فدان لكبار المستثمرين أما فى مشروع توشكى القومية الأكبر من الاراضى لكبار المستثمرين

بالنسبة لمساحات المستثمرين فى السمر سعد وفى مثقال الجميع وستسلمون الأرض بإجازة أما للمستثمرين المتوسط والكبار فمن طريق المزارع ، وفى حالة صغار المستثمرين فإن الأرض توفر للبنية الأساسية بعد ن تمل الأرض بإجازة للاستزراع وتسلم صغار المستثمرين شياى المروجين وسعدوى الحدو أو الفئات المختلفة من العاملين فى الحكومة كذلك حددت الدولة مساحات تقدر بـ ٥٠ ألف فدان لبعض المحافظات التى ليس بها اراضى منتقلة

ستستخدم الاملا ، ويجهز التل مناه لياه الجوفية لملها عميقة والأخرى قريبة من السطح وإلى الخط ٢٠١٧ سيكون الاعتماد على حسن استخدام مياه التل وبتزويد الاستخدامات من خلال برامج تم وضعها مع التوسع فى لياه الجوفية العميقة والساحلية بدرجات متفاوتة مع الاستفادة من مياه للصرف الزراعى لأن جزءا كبيرا من مياه الصرف الزراعى ذات نوعية جيدة بالإضافة إلى الصرف الحصى والمائل والصرف للصانع حيث أن ٨٠٪ من المياه التى تلعب للصانع لتستخدم بالإضافة إلى مياه الامطار والسيول وبالتالى يمكن توفير الاحتياجات المطلوبة للتوسع .

مكونات مشروع توشكى

واوضح وزير الاشغال العملة والموارد المائية : أن مكونات مشروع توشكى ويشمل محطة الرفع التابعة إلى التربة الرئيسية وفروع التربة الرئيسية ويطلق عليها البنية القومية وتقوم بها الدولة والخط موزوعة بحيث تنتهى التربة الرئيسية والفروع والمحطة فى وات ولحد أى ٤ سنوات من بداية المشروع بالإضافة إلى الاملا الأخرى مثل فروع جديدة أو عمليات تسوية أو شبكات رى يقوم بها المستثمر .

محطة الضخعات من المحلات للمونة فى العالم من حيث حجمها الضخم حيث تحوى ٢٢ وحدة تشغيل تعمل بعضها ويتوقف الأخر حسب الاحتياجات على مدار السنة هذه الوحدات ترفع المياه من البحيرة والمعروف أن البحيرة ليه ت ذات منسوب ثابت بل تتغير انخفاضا وارتفاعا على حسب الفيض وعلى حسب كميات السيل ولقد وصلنا فى اواخر الثمانينات إلى أن منسوب البحيرة كان أقل مما يمكن حيث وصل المنسوب إلى ١٤٨ م فوق سطح البحر واقصى منسوب وصلنا إليه ١٧٨ م فوق سطح البحر ، وبالتالى الخطه منصوب على منسوب من أى منسوب فى البحيرة .

ونلاحظ أن تربة السلام ستورى ٦٢٠ ألف فدان وتمثل بعدا استراتيجى حيث أن سيناء اعلت لفترة طويلة فالترعة ستفيد لحيات لك البقية العالية مع توفير فرص عمالة لكن فى توشكى نحن ننشئ ابارا لكى توفر مياه لى قبل انتهاء المشروع .

وايس معنى ذلك انها اراضى مزروعة بل نتحدث عن توفير لياه ومقومات بداية زراعية لكى تصل بالاراضى إلى درجة القدية كل ملم صرف لابد ان يعطى عائدا ، وفى بعض المناطق تستغرق من ٢-٤ سنين والبيض الأخرى تستغرق اربعة اوسة ويستأكل البنية الأساسية (الاراضى) وعلى ضوء ذلك تعتمد طرق الرى على المساحات الكبيرة البنية الداخلية متروكة للمستثمرين الكبار أما بالنسبة لمساح المستثمرين فتستمرس الدولة أن توفر لهم البنية الداخلية حتى تسلم الأرض وبها شبكة الرى وشبكة الصرف إلى بيذا المستثمر بزراعتها بعد تسلمه وهى تستغرق مدة بسيطة فى مشروع تربة السلام نجد أن هناك إجزاء غرب قناة السويس وهى شرق قناة السويس ، فالتربة فى نسبة املاح (سهلة القلية) لأن التل كان يمر بها قديما ونجد فيها بعض الترسبات الخاصة بالبحيرات وتأخذ من ستا أو ستين حتى نصل لنسبة الاملا بها ن نقتل فى اراضى اخف ، رطبة وتحتاج إلى غسيل وتحتاج لى منخل . فالترعة تختلف من مكان لآخر فالاراضى التى تقوم فمسلها هى من انصبب الاراضى وهى التى استقطعت من مناطق البحيرات فى شمال التل فى الطرية والمصينة وهى من لهود انواع الاراضى ، وهى لاند استقطعت من البحر اراضى للاستزراع واصبحت عالية الجودة .

الموقف فى توشكى

وقال الدكتور محمود ابو زيد أن مشروع توشكى منذ افتتاحه فى ٩ يناير ١٩٩٧ حصل بمرحلته الأولى إلى ٥٤٠ ألف فدان قابلة للتوسع وهذه الاراضى تمتد بالقرب من بصيرة ناصر وتمتد شرقا فى الشمال والجنوب والجنوب مساحات ٥٤٠ ألف فدان لتكون انصب الاراضى وتم حصر تصنيغى وصل إلى ٦ مليون فدان نقتار منها مليون فدان إلى ٥٤٠ ألف فدان كمحطة اولى يعتمد الرى هنا اساسا على الرفع من بحيرة ناصر عن طريق محطات ضخعات ضخمة بصيرى وصل إلى ٢٥ مليون ٢٠ فى اليوم الواحد ويشمل محطة لياه للطول فى السنة لرى ٥٤٠ ألف فدان حوالى ٢ مليار ٢٠ لكن كيف يتم تغيير هذا الكم من المياه ؟ لاوضحت الخطه حتى عام ٢٠١٧ كانت نظرة الدولة توفير كل ما هو ممكن ومعروف أن حصة مصر من مياه النيل بخاصة السودان عام ١٩٥٩ تشكل ٨٪ من مساحة السودان لمصر وكلها تصرف من اسوان ولاستخدام

الاسم كاتب المقال : نعمان الزياتي

رقم العدد : ١٥٤٦

تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

الموضوع الرئيسي : شرق المتوسط

الموضوع الفرعي :

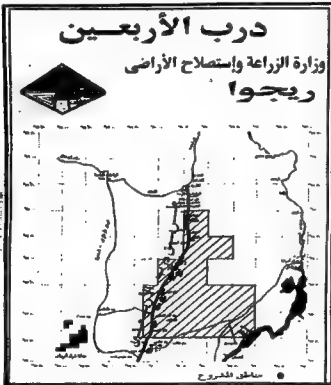
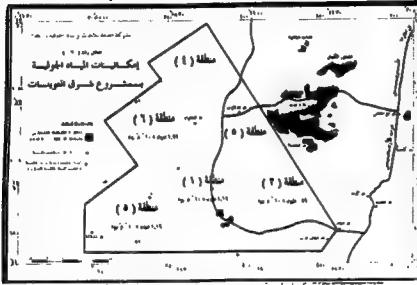
المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادي

الاتزام

وحول سؤال عن جدية المستثمرين وعدم استغلال الأرض للمشاريع ؟ قال د. مسعود ابو زيد ان الالتزام القوي منهم وقيل القويين والمعدود البرصة وكل عهده يحسب شريطا باستصلاح واستزراع الأرض وإذا لم يلتزم المستثمر بالجدية خلال مدة معينة تسحب الأرض منه وتعطى لمستثمر آخر وبطال ان الدولة اعطت فرصة فطينا ان نغير ونستفيد وكل عقد به شروط تنص على المسوق والمواصفات وجزا، للمخالفين.

المشاركة العربية

ما هي طبيعة المشاركة العربية في هذه المشروعات العملاقة وهل بدأ التفتت القوي من جانب هؤلاء المستثمرين ؟ يقول د. مسعود ابو زيد بداية انه ان نصيب اليهود العربية في التنمية في مصر حيث زالت الجهود العربية منذ ١٩٦٧ وحرب الخليج حتى الان وخاصة من دول الاسرار والمجموعة والكويت حيث ساهموا مساهمات فعالة في ثروة السبل ومشروع شرق السويس من خلال مئة بليون دولار بجاني القروض الميسرة بالنسبة لثروة السبل وإذا انتقلنا الى جنوب العراق في توشكي نجد ان ابوكي تساهم في ثروة الشيخ زايد لحد شروع القناة بـ ١٠٠ مليون دولار ، وهناك مباحثات تتم الان ما بين صندوق التنمية الكويتي والمصايف العربية للتنمية لتمويل المشروعات القوية ، ومن ناحية المستثمرين هناك نشاط غير عادي وخاصة ان الطلبات للقيمة للحصول على اراض في توشكي تفوق ضعف الاراضي المتاحة فهناك طلب مستثمر واحد من ١٥٠ الف فدان الى ٢٠٠ الف فدان فالكل يريد مساحات كبيرة مصممة بدراسات جدوى اقتصادية وبشبهات يمكن ان يتقدموا للجان الوزارية للتنمية ، يدل على جسيمة هذه المشروعات فهي مشروعات واعدة وأنها مستقبل جيد ، كذلك هناك طلبات من مستثمرين غير عرب وكذلك المستثمرين المصريين لكن المستثمر المصري يميل الى المساحة المتوسطة ، وهذا يشجعنا ويشجع الدولة على الاسراع بالانتهاء من اللجنة الفنية والمتابعة لها بدور كبير في هذا الاسراع حيث ان الرئيس مبارك يكاد ينتج للمشروع يوميا .



اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة

رقم العدد : ١٥٤٦

الموضوع الفرعي :

تاريخ المذکور : ١٩٩٨/٨/٢٤

المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى

مجلات التفتيش

وصفة عامة تجد ان معدلات التلوث في الشوارع اقل من المعدلات المقررة له في الجنوب، تجد ان محطة الكهرباء المسماة تشترق في سنوات بعيدا العمل بها في شهر يونيو الماضي، وبمؤرخ ان نضل الى محطة م. م. تكون اسبابات دة الحطة م. م. تحت الأرض - اليوم وصلنا الى م. م. كميات الحط التي تحت تتجلى. ٥٤
١٠٠٠ ٢٠٠٠ خلال شهرين اقل نزل في التلوث القادم متصل الى م. م. ٢٠٠٠
١٠٠٠ ٢٠٠٠ للزرة الرئيسية وصلت كمياتها للبحر الى ١٥ مليون متر مكعب منها ١٠ مليون ل. الى سفن ومجار، ٢٠٠٠
١٠٠٠ ٢٠٠٠ الة الى ٢٠٠٠.

17 شكة مصرية

ومن المصروف ان هناك ١٦ شركة
صينية تعمل في ترعة السلام ومعدات
تنفيذ تنسيق المعدات الموضوعة وهي
طولة حقيقية للانسان المصري ،
المفروض ان ننشئ ١٢ بئر على طول
ترعة الشيخ زايد في الجنوب وقد تم
الانتهاء من ٩ ابار فهذا يولد نوعا
مشرفا للمصريين في مواجهة التحديات
مخلد غدا لذكر اشرافا .

رفع أداء الأبار

والمشروعات المتعلقة التي تتطرق على
أرض مصر شمالا وجنوبا وشرقا وغربا
هي لاهوت مشروعات جهة واحدة أو
وزارة واحدة ولكنها مشروعات مصر
كلها وجميع قطاعات الدولة تتعاون في
هذه المشروعات ، ومن بين القطاعات
التي تقدم خبرتها للمشروعات القومية
هي مجال لبناء والزراعة معهد جيون
الميكانيكا والكهرباء فيما هو دور هذا
المعهد . ٩

[illegible]

المصرف يعبر ترعة السلام من تحتها إلى مصرف حاويين من السويق ترعة السلام داخل خط ماسوير بعد ١٤ ماسورة كل ماسورة طولها ٢٠ ماسورة متصلة من الصلب . ففي حاويين متصلين بمصرف بحر البقر اللواتي لعينين لتتأكد من توافر انبعاث لنظير من عصر النشأة من خلال حماية الهود الماسوير ، وهذه الحماية مبروعة لقطع أي تهريب كشط أو خطين من الماسوير لكل منّا حجم الماسوير ١٤ ماسورة متصلة بمصرف بحر البقر و ١٢ ماسورة متصل بمصرف حاويين ولا أخذنا بطرق الحماية للتحقق في قطاع البترول سيحدث كل ما يتاح في البحر عليه التكاليف فلنأخذ

اسلوب طمي هندي لحماية السمارة
كلل وفي مهمة لمعد بالدرجة الاولى
في خلال طريقه جديدة تم تصميمها
لماذا الفرض ، وهناك ٣ سمارات مدينا
حتى قناة السويس واخرى قرب قناة
قناة السويس واسماحتها في الفزول لعوم
كبير ١٥ بعد لقاع منها جزء التوسع
الاستيطي بعد هذا ظهر السمارة ٢٠
م . تمثال لعلل لسمارة بعد عبر
سمارات بالاضافة الى ٣ محطات
في منطقة غرب قناة السويس ، و
محطات في شرق قناة السويس وهذه
السمارات والمحطات في لفتصاصات
صلحة الكابينة والكوابر .

رئیس معهد بحوث

المكانيات:

**مهمتنا
المضافة على
كل قطرة مياه**

وزير الاشغال:

**سحب الأراضي
من المستثمرين
إذا لم يلتزموا
باستصلاحها في
مدة معينة**

والمعروف أن المرسوم د. عفيفي الهادي
يرفض عرض كل الدراسات المتعلقة
بشؤوني في أغسطس ١٩٩٦
الرئيس مبارك تم تحديد الدراسات
الأولية لبدء التنفيذ اختيار محطة
الحضبات واشترك فيها عدة معاهد تتبع
الركز القومي لبحوث الري وكل هي
تخصصه لخدمته محمد بصير الكينا
الكويار شارك في اختيار موقع المحطة
وفي الدراسات الأولية وكيف يكون
فريق العمل للمحطة ول هي محطة تابع
ما عتمة ما عبارة عن مجموعة منصات
داخل البحيرة ترفع المياه وصولا إلى
لمنح لسحب واستقر الرأي على أن
تعمل للمحطة ثمانية

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة

الموضوع الفرعي :

المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى

اسم كاتب المقال :

رقم العدد :

تاريخ الصدور :

والآن ندرس امكانية استخدام الطاقه الجوفيه المتجددة في منطقة تونسكي ما بالنسبة لشرق العوينات فهي تعتمد على المياه الجوفيه وهذه من خصائص معهد الياه الجوفيه لكن معهد بحوث فيليكسكيا تعاون مع وزارة الزراعة في افغ اداء الطبقات الموجودة على عدد من الآبار في شرق العوينات من اختيار المواد ووحدات الطبقات والواشير التي تتناسب مع طبيعة المنطقة ومخارجها من التآكل وتضمن امدادها

المياه الجوفية

وهو توفير المياه الجوفية ومدى استمراريته وقبول الهنسن على تمويل شركة المياه الجوفية على مشروع عمان القدرات التي تمت بشروطه وعرضه وتحت إشرافه نصف مليون فدان سيتم زراعته على مياه النيل من خلال مصر القنطرة الجديدة بعض الدراسات لاستغلال الاستصلاح على المياه الجوفية ، وأن تملأ خزانة الاستصلاح في مصر القنطرة الغربية لموجعنا أنها تكون تشككي وشروط الصوبات من الغرب من الشمال الوحات الزراعية والصغيرة والفرافرة والرياحات والرياحات (العائلة والعجاجة والرياحات) مسجدان في القرية تعتمد على حوض الآبار واستغلال المياه الجوفية أما مشروع تشككي فهو يجري على النيل على في الوسط في الأراضي من الزراعة لبعض مشروعات قريبا معلازا ضمن المشروعات الصالحة وكلها مبرجة في خطة الدولة

دراسات المشروعات

الكبرى

وأوضح المهندس على ودر
بان الهيئة العامة لتعمير
الصحارى وكانت تتبع القوات
المسلحة فى ذلك الوقت (١٩٦١)
(قامت بتصوير جوى لهذه
المنطقة سنة ٢٠٠٠م فى حدود
٢٠٠٠ كم٢ فى الصور الجوية
فى أساس الدراسة التى

ستبدأ عليها المساحة الجبلية والجزرية والهولندية القديمة، وفي سنة ١٩٧٣ بدأت خطة تعمير (المصارى) بـ ١٩٧٣ تقسيمية لخطة تشريكي وتصفين وتوسيع من الأراضي الخشبية الى المصروفات الجبلية والجزرية والشمالية ومكانية الأراضي المتاحة ومن ثم خلصت تلك الدراسات الى مساحة ٤ مليون دون فدان مسالة للزراعة منها ٢.٦ مليون فدان من الدرجة الاولى والتي تستطيع من ان تصف مليون فدان في الشهور العالقة وتشكي البيئة التي هي سواء الى مياه النيل او المياه الجوفية وانا كنت حينها منزعجاً من عمل في هذه الدراسة وكما هو موجود في الزمرات الثلاث والاربعاء الزراعية من حيثت في السبعينات والثمانينات والاربعاء في تلك مرحلة التنفيذ ونفس الشيء ينطبق على حرب الاربعين والاربعين مشروعا عظيم في بيع في ١٩٧٨ وانشاء المحوان الاسرائيلي على مصر حيث كنا نسور على هذا الطريق كمشروع للتعمير والاربعاء لدراسة الخطة لعام ١٩٧٩ حيث قامت الشركة العامة للتعمير وعمل الدراسات على امتلاكها الا ان الهولندية بالاشتراك مع بعض الاجهزة الانجليزية والاسرائيلي جميع الدراسات للتطبة بالمشروعات القديمة اربعة جديدة جديد البعض منها وكان يقسمها للتفصيل الى اربعة اصبحنا نحن امكانية لتسويقها فالتخذ قرار بالتشديد.

وعملت دراسات أيضا على مشروع
توسيع بالنسبة للمياه الصالحة
لشرب في كاتماندو ٢٠٠ ألف فدان
بقيمة ٤٧ مليون ٢٠ ألف دولار
في ١٢ شهر بئر اري الأراضي
التي وزعت على المستثمرين
وقامت زراعات على هذه
الآبار فوزارة الزراعة وزعت
نحو ٢٠٠٠ فدان في الموسم
للأرضي والشركة للصحة
الصحية للاستثمار زرع
٧٠٠ فدان على أحدث طرق
زراعة بالري المصغري
والقطاع الخاص يداي
لرسل وحدات الحفر في المناطق
المخصصة له

الوادی الجبلیہ

كلمة الواوي الجديد أطلقت عام ١٩٩٤ على الوالات الخارجة والدخلة والغرفرة والى مطار والوالات الجوية . جميع هذه المناطق تم حفر آبار بها وتم استصلاح وزراعة المساحات القليلة لهذه الآبار . وهناك مساحات لم يحفر بها آبار وخصصت للمستثمرين الذين بنواوا بالفعل في حفر الآبار والتجارية البئر الواحد ٢٥٠٠ / ساعة . وتتدفق البئر بدون طلبية أي بالضغط الذاتي وهذا يوفر تكاليف المسطحات والمواد . ويستثمرات لذلك ، أما بالنسبة لـ

الأربعين وسط الصحراء الغربية للخطر.
 الحفر ٨٥ بن و١٤٠ باسوس في ٨٥
 بمساحة ٦٠ كم سيجهر ٨٥
 في ١٢ فدان وتقوم بهذا
 الشروع بزيارة الأراضي
 الأراضي وسط ٨٥ أبار وجاري
 استلام ١٨ بن وغرين
 لما في شرق العيون تم حفر ٦٢ بن
 تدفق وسط الأبار مساهمة
 ٢٥٠/٢٥٠ باسعة كل بن يري
 ١٥٠ فدان
 فدان أيضا يعتمد على ترك التباتات التي
 سترزح على من تحتاج إلى كمية كبيرة
 أو قليلة أذا كانا يحتاج إياه قليله
 فيمكن زيارة ١٥ فدان
 وأجاليا جاري حفر أبار جديدة بمعرفة
 التوسمين الذين حصلوا على ١٠ آلاف
 فدان ولبن وسط قطر ١٥٠ ولقطن ١٥٠
 اليوس ٢٠٠ فدان وقد ٤٧ مليون
 أن يستطيع أن سحب من ٤٧ مليون
 فدان من غير ما يتك ٤٧ مليون ٤٧
 ١٥ سنة بنو المزارع التي خرجت
 من الشركة العامة للبترول وجامعة براءن
 الثانية

أما بالنسبة لسنوات من حفر ٢٢٦ من
للإبار السطحية التي عليها من ٠-٥ م-١٠ م-
والآبار العميقة ٢٤ من ١-٢ م، لكن المياه
الجوفية في سيناء تنضف عن كل المياه
الجوفية في القوايا الجوفية والصخور
المرتبطة بالأكسجينات في شمال ووسط
جنوب سيناء، نقل كميات من أكسجينات
الجوفية في القوايا الجوفية حيث من
المكن أن توضع الشبكات من ٠.٥ إلى ١.٠
م، وبالطبعة بعد الشبكات التي أنشأتها
السلسلة الكبيرة، كما أن للمحطة في أبار
سيناء اعلي من طوعة أبار المياه
الجوفية في الصحراء الغربية،
ولكن الأبار التي توضع
٢٠٠ م-٣٠٠ م-٤٠٠ م-٥٠٠ م-٦٠٠ م-
وزارة التنشيط والوارد المائية
يهدف توفير البند والوارد المائية
مصدر المياه اللازمة الحياة هناك
بالإضافة إلى أن هذا الاستثمار
يجعلهم يستوطنون هناك على
مساحات معينة ولا يهيمون على
حفر السالم، وفي مياه صالحة
للشرب والزراعة رغم نسبة
المحطة للمحطة كما صالحة
والمنطقة من الشيخ زايد حتى
المروحي تزرع على الأمطار
الذي قدني وتنتج فاكهة
كبيرة - وتم تشجيع اهالي
المنطقة خاصة بعد أن قنت
وتسليمهم لأرض

| | | | |
|-------------------|------------------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق الفريعة | اسم كاتب المقال : | سالم وهبي |
| الموضوع الفرعي : | | رقم المجلد : | ١٥٤٦ |
| المصدر : | مجلة الاهرام الاقتصادي | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/٢٤ |

٢٢

كسالت زيارة د. ابراهيم فوزي رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة لبورسعيد بدعوة من جمعية المستثمرين في المنطقة الحرة بداية لرحلة جديدة من التفاهم والتقاء وجهات النظر في بعض القضايا الخلافية .. وإن كسالت الزيارة لم تمل كل المشكلات التي اوضحها العديد من النقاشات التي كانت غير واضحة للطرفين ساهمت الجولة التي قام بها رئيس هيئة الاستثمار في عدد من المصانع في زيادة ثقافة المسؤولين بأن بورسعيد لم تصبح مجرد منطقة للتجارة والاستيراد وانما مدينة صناعية ايضا .. والمستثمرون يرون ان مواقع بورسعيد وبؤها لان تصبح منطقة متميزة في مجال التخزين وتجارة الترانزيت حتى لا يسبقنا الاخرون من حولنا .. وكان الجواز ساخنا وصديا بين رئيس الهيئة والمستثمرين

٢٢

بورسعيد نقل تصدير في قلب الاقتصاد المصري

من بورسعيد :
سالم وهبي
محمد ابراهيم

مستثمرين

أكد د. ابراهيم فوزي ان الحكومة مستعدة للسماح وتيسر انتاج المصري باعتباره المصدر الرئيسي في خلق فرص عمل لآلاف مصر وزيادة الصادرات المصرية .. وقال ان صادرات مصانع المنطقة المصرية - بورسعيد ارتفعت من ٢٠٧ مليون دولار عام ١٩٩٧ الى ١٧٠ مليون دولار عام ١٩٩٨ وأن بورسعيد أصبحت مدينة رائدة في تصدير منتجات مصر ، وتحتل عدد من التجار في التصنيع ونحوها بنسب الاسواق

لنار رئيس هيئة الاستثمار في لقاء

الفتوح الذي عقده مع رجال الاعمال والمستثمرين في المنطقة الحرة بورسعيد في زيارته لعدد من مصانع للانس الجاهزة ، ونتاج السلع الكيماوية والمطبخات ورسود قديمة والتنظيف من الاكرين ، ونتاج ارقام تقدم حاليا عمليا لصناع مصر والى الذين يتولون من انتاج مصر في قطاع عالمي الجديد وتؤكد قدرة الصناعة المصرية على التعاضد مع النظام المعيد

ارفع د. ابراهيم فوزي أهمية الدور الذي يقوم به القطاع والقطاع التجاري في جانب الصناعة في تقديم المنتجات المصرية للاسواق العالمية وان لمدة التجار لامت دورا رئيسيا

في تعريف الاسواق والاتاج المصري للمدير اختلاف وجهات نظر

وردا على الاسئلة والاستفسارات التي طرحها رئيس جمعية المستثمرين بالمنطقة الحرة سعد سالم وعدد من اعضاء الجمعية قال رئيس هيئة الاستثمار انه لا فرق بين المكونة والمستثمرين والكل يعمل لصالح مصر ولكن الخلاف يأتي من اختلاف وجهات النظر حول الصلة العامة ولنا لاستيعاب ان نقول ان جميع الشركات قد تم حلها وان اى دولة في العالم لديها مشكلاتها .. وان اى مصنع يطلب أرضا جديدة لا تتضرر وتضيق فورا

صندوق التخزين السلع

وردا على مطالب المستثمرين بالسماح لهم بالتخزين في المناطق الحرة قال رئيس هيئة الاستثمار ان مصر تعرضت لوبئة من منتجات دول شرق اسيا بسبب الركود في تلك الاسواق وهناك حجة شديدة على طيات التخزين .. حتى ان اليابان انقضت اسعار السيارات فيها بسبب ١٠ / واحد بها ركود .. ولا نستطيع ان نترك مصر لتصبح صفوتا للتخزين السلع لان صادرات السلع يربعون تصديرها في اى مكان .. ولما كان تتنازع حتى تعلق مسئلتنا .. ولابد ان نتعامل مع المشكلات المالية بما يقدم للتصديا وتوسع من اوقات دول العالم في إنشاء المناطق الحرة ولكن العالم كله يشهد نمو إنشاء مناطق صناعية للتصدير .. ونحن لنمنع ولكن نعيد بما يقدم الاقتصاد ككل ويجب على المستثمرين ان يساهموا في هذا فتوجه

ولما يتطرق برغم سعر الدولار الاراضى للتخزينية من ٧ دولارات الى ٢٥ دولارا قال د فوزي ان هناك استثمارات عديدة تتعلق بإدارة اقتصاد الدولة ولابد من التواضع بين تلك الاستثمارات لان بعض رجال الصناعة ترك الصناعة ولجأوا الى الاستثمار العقاري لاسرة الارباح .. ومن يبحث الآن لإيجاد معامل تشجيعية للمصنع الذي يدين للتصدير ويكفل بخلاف التخزين العام حتى تستعيد مصر مكانها

تخصيص الاجازات

وحول شكوى المستثمرين من ارتفاع القيمة الاجازية لمناطق التخزين من ٧ دولارات الى ٢٥ دولارا قال رئيس هيئة الاستثمار .. لتوريد ان تتحمل مخابر بورسعيد الى جنر يخدم الاقتصاد المصري .. ولما ورد فورا فوريا بتعفيق قيمة الاجازات التي تخص للتصدير فقط الى ٢٠ دولار فقط للتر

وحول شكوى المستثمرين من عدم السماح بالتصدير الا من ٧ ساعات صباحا حتى ٧ مساء قال رئيس هيئة الاستثمار ان رؤساء المناطق الحرة مفتوحون في اعطاء التصاريح للتصدير دون الرجوع للقائمة في اى لوائح العمل للصرح بها

التخزين للتصدير فقط

في رده على استفسارات رجال الاعمال المشاركين في اللقاء أكد محافظ بورسعيد اللواء مصطفى مهران ان جميع مشروعات التخزين في مشروع شرق بورسعيد المعروف

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق النضرية | اسم كاتب المقال : | سالم وهبي |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ١٥٤٦ |
| المصدر : | (مجلة الاهرام الاقتصادي) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/٢٤ |

مصطفى صادق :

في شرق بورسعيد
التغزين
للتصدير فقط

بورسعيد

نحتاج
شرطة
للاستثمار

محمد سالم :

التغزين
وتدخل
الاجرة

مطلوب
دور اكبر
لهيئة الاستثمار

محسن الشريف :

الاستثمار

قرار الا بعد دراسة الآثار القلبية عليه ويقول
... هيئة الاستثمار كل منها هو تمصيل
نفسه ١/ التي دفعها المستثمر على عمل
العمل للمستوردة من المستثمر وأيسر الحفاظ
على المشروع ويحده التتمو، ويحب أن تقيم
الهيئة دورها الكامل في عملية المشروعات
الاستثمارية باعتبارها جزءا من الاقتصاد
القومي يقوم بتشغيل عمالة وتضيق قيمة
مضاهلة للاقتصاد مصر . ويحب أن يحصل
الوظائف للعمال من المستثمرين سواء في
قنوات أو القصة أو التفتيات أو أية جهة
أخرى على دورات تدريبية للألام بالقرنين
والواقع وأن تستغل المص التدرج من الدول
الاجبية في إعداد كوادر فاعلة على مهم متى
الاستثمار والفهم الحقيقي للقرنين بدون سو،
ميه

١٤٦

مزايا التصدير

طالب أحمد سرحان عضو مجلس الشورى
وعضو جمعية المستثمرين بالمطلة الحرة
تشجيع المشروعات كثمة العمل وتشجيع
الصناع التي تنجح للتصدير من خلال إعطائها
مزايا تصديرية خاصة أن مستوى الخدمات
المصرية لايزال جودة من الخدمات العالي .

لدخل الاجرة

وبالتنسبة لشبكة تدخل أجهزة الدولة فان
المبلغ الحرة العامة يمكنها قانون خاص
والقانون الخاص يحدد القانون العام ويضطر
بعض القوانين على أجهزة الدولة ويشترط في
أمر الاتح على اقتصادهم مال استيراد ملم
تتفق مع بعض المؤسسات المالية برتصيحها
الشري الأجنبي وقد تختلف مع المؤسسات
المصرية وتتدخل أجهزة المصرية لأن السلع
المتفق مع المؤسسات المصرية في حين يجب
الالتزام بمواصفات دولة المستورد . . أو أن
مستورل القوانين يتدخل لأن صاحب البضاعة
يستعمل الباردة في قفليس بدلا من لتر أو
الربل بدلا من الكيلو .

الشبكة الأخرى كما يقول محمد سالم في
موايد العمل في الاستثمار فشر أن أمد
العمل بالمستوردة قام بتحويل سلع أثناء
التي صدر قرار بأن يكون العمل من ٧ صباحا
حتى ١١ مساء في حين لدا تكون مرتبطين
بموايد سفر السفينة وتشمل تكاليف انتظار
سيارات الشحن حتى تفتح للكتاب فورها
مصحبا الفيس بسبب مشكلة فورية متابع كل
المصدرين خاصة أن مصر بها حكومة فورية
قادرة على توفير الحماية على مدار اليوم والليل
ونحن نعمل ٢٠ وديات على مدار اليوم

١٤٦

التشجيع وليس التبع

وحول نفس اقتصاديا يقول محسن الشريف
سكرتير جمعية مستثمري المنطقة الحرة
بيروسعيد نحن نحتاج إلى تشجيع وليس التبع
ونحن في زمن يجب أن تستغل الفرص على
الاستغلال خبرا والصحة تسير بسرعة وأن
يتخذنا أحد . روم القصة الإيجابية لتتلاق
تخترن قد يولي بالبحر في الهجوم إلى
معاقل أخرى فورية من مصر أو الاستثمار
وأما دون تخزين . وإذا كان هناك خوف من
تأثير عمليات التخزين على الصناعة المحلية فإن
الحماية يجب أن تكون المستحقات التي لايزال
فيها لكن للعلم عن ٢٧ وليس المستحقات
الجمعية وقوانين الجات لن تحمي لا الصناعة
الحيية

١٤٦

دور الفكر الهئية

ويؤكد محسن الشريف على ضرورة أن يكو
لهيئة الاستثمار دور أكبر في الاتص
بالأجهزة ومخاطبة الجهات المعنية حتى تعرفو
القائين ويحدد تدخلهم وأن ترسل نشرات
دورية للجهات الرقابية بشرح لهم شأون
الاستثمار ويحدد تدخلهم بحيث لا تكون هناك
مواجهة مباشرة بين المستثمر والأجهزة ويطلب
لشروع بفتح شواهد للاتصال مستمرة بـ
هيئة الاستثمار والمستثمرين بحيث لا يتم اتخاذ

د. ابراهيم
فوزي :

لن نسجم
بتحويل
مصر إلى

مستودق لتغزين السلع

باسم شرق قنصرية سكنو مشروعات تغزين
للتصدير فقط . . وحول تأخر بعض مشروعات
البنية الأساسية في المنطقة الصناعية جنوب
بيروسعيد قال أنه سيتم الاعلان اعتبارا من غد
(الثلاثاء) وفي مواقع المشروع عن
برنامج زمني للتأهاء من مشروعات البنية
الأساسية والالتزام تلك الموايد

١٤٦

مشكلات المستثمرين
كان محمد سالم رئيس جمعية المستثمرين
بالمنطقة الحرة العامة قد استعرض في كلمته
أمام المؤتمر عددا من المشكلات التي تواجه
المستثمرين منها مشكلة قنصرية وشكل أجهزة
الدولة وموايد العمل في أجهزة المنطقة الحرة
السلع بالتصدير وإلى لفته مع الأهرام
الاقتصادي شرع رئيس جمعية المستثمرين
مشكلة التخزين لسال أن الشق الأول من
الشفة هو عدم موافقة هيئة الاستثمار
الاصحاب للخازن على تخزين السلع إلا طبعا
فا جاء في الترخيص من حيث عدد ونوع
السلع للتخزين وبمضا تخلف أنواع
التفتيات الطويل تخزينها بما يتفق بحاجة
الاستيراد المالية لتتوافق الشركة مادا كانت
الشفة في خوف الهيئة من لغراق الحك
الملي بالفتحات المستوردة فإن الدولة تحس
السوق من خلال فرض الرسوم هذه الاتفاق ،
وتسأل كيف تسمح بالرسوم من الخارج
وتسأل بالتخزين . . وقال أن الشق الثاني من
الشفة التخزين هو ارتفاع تكلفة إيجار الخازن
ويتر وجي حيث كل إيجار المتر في المنطقة
الشفة ٢٠ دولار للتصنيع ١٨ دولارا
تتعلق التخزين من وقت مية الاستثمار مصر
لأنها خلقت في يوليو الماضي من اصحاب
التخزين التفتيات المتألفين منذ سنوات ومع
المنطق التخزينية ٢٠ دولارا ٢٠ دولارا بالر
رجسي من أول يناير ١٩٩٨ وبالزمن من أن
صاحب الخزن وضع خطه على السعر القديم
فمن يحمل الفرق التمر وتقدر ١٨ دولارا في
حين أن قانون الموزن الاستثمار ٨ دولارا في
١٩٩٧ وطبقا للموزن يتنا بين الهيئة فانه
الاجوز وبان الاستثمار لا يسعة ١٠٠ كل
سنوات وبما لايزال على تصفيات للشروع

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الفريفة | اسم كاتب المقال : | سالم وهبى |
| الموضوع الفرعى : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | رقم العدد : | ١٥٤٦ |
| المصدر : | | تاريخ الصلور : | ١٩٩٨/٨/٢٤ |

قرارات فورية

قال جمال العبطاى، عضو جمعية مستثمرين بـبورسعيد وصاحب إحدى الشركات ليس هناك عمل ناجح بدون مشاكل ومخاوف تتطلب عليها من خلال مسيرة العمل وإشاد بالقرارات التي أعطاها الدكتور إبراهيم فوزى والتي تهدف في مجملها إلى دفع عجلة للتنمية إلى الأمام المالية والمستقبلية

وطالب السيد محمد إبراهيم عضو جمعية مستثمرين بـبورسعيد وصاحب إحدى شركات الخزام من د. إبراهيم فوزى زيادة للساحة المحصنة للمصنع بهدف توسعته لاستيعاب عمالة إضافية حيث إن للصنع بـ ٢٠٠ فرصة عمل معظمها عمالة بدوية . وبقي الفور أصدر رئيس هيئة الاستثمار قراراً بالوفاء وقال السيد إبراهيم كنا ننتظر هذه الزيارة منذ زمن طويل ونأملنا بها أكثر من مرة للوقوف على المشاكل التي تعوق المنطقة والوصول إلى حل لها تطبيقاً للمثل القائل وليس ن سمع كن رأى وإشاد بسرعة رئيس هيئة استثمار فى إصداره للقرارات أثناء الزيارة وتبلغ حجم الاستثمار، فى مصنع الخزام ٦٥ مليون دولار وبع ٤٠٠ منبه حق الشايفى و ٦٠ للمسوق للصرى

٦٦

شرعة الاستثمار

وأخيراً د. سيد فاسم عضو مجلس الشورى وعضو الجمعية بـبورسعيد تحقيق استثمار فى المشروعات والقوات حتى يتم الاستثمار وقال إذا كان الاتجاه هو تشجيع تصنيع وتقليل التخزين فالتصور أن ينسحب ذلك على المشروعات الجديدة وأن تتمتع الهيئة تعاقباتها مع المستثمرين حتى لا يتحول العقد إلى عقد إغاثى مثل رفع القيمة الإيجارية فجأة من ٧ دولارات للفتر ٢٥ دولاراً وطالب د. فاسم بأن يبنى رئيس هيئة الاستثمار فكرة إنشاء شرعة خاصة للاستثمار لسدة بشرطة المساحية والآثار والشرطة للتحصنة

٦٦

جولة ميدانية

كان الدكتور إبراهيم فوزى رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة قد قام بجولة لفحص مشروعات من إجمالي ١٢٠ مشروعة داخل السلطة الحرة العامة بـبورسعيد استغرقت ساعتين ونصف الساعة زار خلالها مشروعات بعد من أكثر المشروعات فى إنتاج الملبوسات الأجنبية بـبمسدر لتتاجه بالكامل للأسواق الأمريكية والأوروبية ويعمل به ٢٢٠٠ عامل تم تدعيمهم فى إيطاليا واليابان وتبلغ صادراته ١٠ ملايين دولار سنوياً وهو مشروع سعودي يبنى مشمول - كما زار مشروعة لإنتاج اللابس النسوية القطنية بـمسدر لتتاجه بالكامل للأسواق الأمريكية وكندا وإيطاليا ويعمل به ١٢٠٠ عامل بـبشوى ٤٥٠ ألف سوتير سنوياً تباع الواحدة للمستهود بـ ٢٢ دولاراً والمستهوك فى أوروبا وأمريكا بـ ١١٠ مليون دولار وبع حجم الاستثمارات ٥ ملايين دولار - كما تملك مشروعة ضخماً للخزام باشكاه والزراعة وإصحابه المختلفة أعرب د. إبراهيم فوزى خلالها عن المستوى للفى الربيع للمعالة اليدوية داخل للصنع الذى بـ ٢٠٠ مليون فرصة عمل وتبلغ حجم الاستثمارات ١٥ مليون دولار وبع حجم التصدير ٢ مليون دولار سنوياً بخص السوق للصرى ٨٠ / الأجنهى ١ / ثم قام بزيارة لمصنع التكبساتيات والمنظفات والصاين وأختم الزيارة بجولة داخل مصنع الكرتون بـبمسدر أحدث تكنولوجياً فى الإنتاج والطباعة وبـ ٢٠٠ فرصة عمل ..

٦٦

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|---------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القريفة | اسم كاتب المقال : | نعمان الزياتى |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٤٧ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/٣١ |



أهرامات حسنى مبارك الأربعة

تحقيق وحوارات : **عمام رفعت**
اعدها للنشر : نعمان الزياتى - محمد إبراهيم



خريطة أساسية

للشرروعات

العملاقة

الشرروعات القومية العملاقة على أرض مصر سواء مشروعات زراعية أو مشروعات صناعية وتعمدية، كل هذه المشروعات تحتاج لبنية أساسية متكاملة من طرق برية، لسكك حديدية، لكبارى، لاتصالات، ثم الى كهرباء ومطارات وموانئ... فلسفة إنشاء البنية الأساسية هي موضوع الحلقة الثالثة لشرروعات مصر العملاقة والتي تبدأ بقاء مع المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات لشرح كيفية ربط هذه البنى الأساسية بمشروعات مصر العملاقة ودور القطاع الخاص فى إنشاء هذه البنية، ومساهمة هذه البنية الأساسية للانتاج والمنتجات والمواد الخام والصادرات وللماملين فى هذه المواقع.

| | |
|-------------------|--------------------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة |
| الموضوع الفرعى : | |
| المصنف : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى |
| اسم كاتب المقال : | نعمان الزياتى |
| رقم العدد : | ١٥٤٧ |
| تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٨/٣١ |

شبكة المرافق العامة للمشروعات العقلاقة

م. سليمان متولى : لابد من الالتفاتة الى مشروعات البنية الأساسية والتي دخلت فيها الدولة عبر الخطط الخمسية السابقة ، فالتفتتة الشاملة لابد ان تعتمد على بنية اساسية اى بزان شامل كامل سواء فيما يتعلق بالفلل والمواسلات او الطاقة او المرافق العامة بكل نوعياتها، وفي مجال الفلل والمواسلات سواء طرق بركة او سكاك حديدية فإنه يمكن القول انه اقيمت طرق عبرالسنوات الخمس مشرة الماضية مايقرب من ثلاث مرات عما كانت عليه في الماضي، حيث بلغت من ١٥ الى ٤٧ ألف كم خلال الخمسة عشر عاما الماضية من الطرق المرصوفة بالاضافة الى شبكة من الطرق المرصوفة حيث المرور في اتجاهين متضادين وعدد من الكبارى على الفلل وكان اخرها كوبرى الانصر على الفلل والآن كوبرى اسوان تحت التنفيذ ككوبرى اسبوط ايضا على النيل

السكك الحديدية حدث بها تغيير كبير، ومن اكبر المشروعات التي منحت بها ابرواج خط سكة حديد من اسبوط - الاسكندرية - اسوان ، وهذا مكا من مضاعفة عدد القطارات على هذا الخط ، وتزيتة المسورة من ٧٠ الى ١١٦ كم في الساعة ، ثم شبكة القطارات حيث اقيمت مطارات حديدية في الموينات وفي القنطرة وتطوير مطاري الانصر واسوان وكذلك القنطونيات محدث لها مقفزة كبيرة ويكفي القول بان حجم الطيغونات في مصر كان ٥١٠ آلاف اليوم وفقر الرقم الى ١٢٥٠ ألف خط اى عشر مرات ما كان موجودا من قبل ، ثم اصبح عدد المدن التي تخدم اليها ٤٠ مدينة بعد ان وقع الرقم عند ٢٤٠ نقطة منذ ١٩٥٨ سنة اى ان هناك تطورا في كل جوانب مرفق الفلل والمواسلات وفي الفلل البحرية كانت طاقة اللوانى للمصنعة ١٢ مليون طن في السنة ، والآن تعدت ٥٢ مليون طن ، وكذا تصانى من تكس في ابرواشدر امام الازمسة وامم اللوانى وارتفاحا القنولون ويكان يجب ان تصوب الفلوانى قنرة التحليل وغرامسات التحليل اى كانت توقع مقابل التحليلر اليوم اصبحنا نحصل على كسب وقت بدلا من غرامسات التحليلر التي كانت تصل في احدى السنوات الى ١٢ مليون دولار عندما دخلنا في المشروعات القومية الكبرى سواء كان للشروع القومى لتعمير سيناء او للمشروع الخاص بجنوب الفرائى او المشروع الخاص ببنية شرق بود سميد او خليج السويس ، كان لابد ان نملي اهتماما خاصا للبنية الأساسية التي تخدم هذه المشروعات حتى تتم بالصورة التي نلها

خريطة البنية الأساسية

وإشار للمهندس سليمان متولى الى عدد من الطرق في جنوب الفرائى، وارب الاربعين بشرق الموينات وأواحاف فلان لابد من توفير وسائل النقل لنقل صادرات هذه المناطق ونقل احتياجاتهم فيبدانا برصف طريق من توشكى بالاتجاه جنوبا الى درب الاربعين ثم الى الموينات بمسافة ٢٥٠ كيلو مترا ثم رصفها وبجودة عالية بتكلفة اكثر من ٨٠ مليون جنيه ، ثم من توشكى بالاتجاه شمالا حتى اسوان والطريق مرصوف ولكن كان يحتاج الى تقوية اى التحسره من اسوان الى ابوسمبل الى الموينات وارب الاربعين على طرق مرصوفة على أعلى مستوى. والضرورة الاسراع بعملية الاستثمار في هذه المناطق وايضا اقامة مطار للموينات وسمح بهبوط وإقلاع جميع انواع الطائرات وانتهى العمل فيه وسيجهر تجهيزا كاملا .

كللك كان العمل يسير جنبا مع جنب عبر ثلاثة شبكات وبخطوط تليفونية لخدمة المستثمرين القانين لهذه المناطق ، حيث يوجد هناك اتصالات تليفونية تتصل بدائل الجمهورية وخارج الدال العالم الخارجى . ايضا اقمتا مطارا في الدلتا سيستخدم القواصت الاخرى والتوسع اقرزاعى بالنطقة بالاضافة الى خط سكة حديد يخرج من الواحات ثم يعبر النيل عند قنا ثم يتجه شرقا الى ميناء سفاجا بطول ١٨٠ كم ، هذا الخط يخدم الممولات الزراعية لنقلها لوانى النيل او الى سفاجا وتكلف الخط نحو ١٨٠٠ مليون جنيه ، وحاليا نعد الخط جنوبا الى واحة ياريس بطول ٤٦ كيلو مترا ونحن بصدد استكمال الخطات على الخط والتواجد منطقة في جنوب الصعيد لتتوافر فيها الخدمة الآلية التليفونية بالاضافة الى ربط النيل بالواحات من الخارجة الى ارنمت ثم ايضا طرق استثمارية تخرج للمستثمر لإقامتها ويستغل مساحة حول الطريق ثم يتفرعا خالصة للدولة طبقا للقانون الذي صدر بهذا الشأن ولكي نمها له هذا ونعطيها جوانب متعددة باعطائه شروعة من الأرض على جانبي الطريق يستثمرها في إقامة مشروعات زراعية وصناعية وسياحية ويسلم هذه الشئات في نهاية الدة للدولة ووصل المستثمرون في الطريق من الاسكندرية الى القنوجوم ومن القنوجوم الى بربوط وجارى رضع الشروط على هذا الشأن ، اى كل للمشروعات واعدة وتشمل مهمة حقيقية في مصر، فالقطاع الخاص يستحصل الأرض ويوزعها بل بينى مطارات وطرقا ويستقلها ثم يسلمها للدولة حسب ما هو متفق عليه

م. ماهر أباظة

رفعنا المصء حجم ما أنجز في عن ميزانية البنية الأساسية الدولة بالاتجاه خلال ١٥ عاما إلى نظام الـ BOT ما أنجز من قبل

تعمير سيناء

للشروع يبدأ بترعة السلام عند دمياط ثم يعبر قناة السويس ثم يمتد شرقا في سيناء حوالي ٤٠٠ ألف فدان، كيف سيحصل المستحصلون لهذه الأراضي ويتجنبون ذلك ؟

خصوصا ان هناك صعوبة في نقل المحاصيل الزراعية لذلك وايضا اقامة نقط عبور على قناة السويس لدمها كوبرى السيارات عند القنطرة يتسع لحاربتى اى مسارين وهو بطو على قناة السويس بـ ٧٠ حتى يسمح لكل الناقلات بعبور القناة بدون اية مشاكل ، ثم انتشاء كوبرى الفردان على قناة السويس وايضا مد الخط الحديدي من الفردان الى القنطرة ثم رمتة ثم بئر العيد ثم الحريس ثم اتجاه رفح

وقد بدأ مد خط للسكك الحديدية على معبات رغم صعوبة العمل وكان ممكنا ان تنتقل حتى ينهى الكوبرى لكن رجحنا فاصلا ٣ سنوات ما بين افتتاح الكوبرى ومد خط السكك الحديدية اى تعامل الاستثمارات ٣ سنوات فقررنا مد الخط شمالا من الفردان الى القنطرة ثم ان رمتة بئر العيد فالعريش ثم الشيخ زويد فرفح بطول ٢٢٢٥ ، وانتهت من مسافة ٢٢٥ كم عن اقامة الخط الجديد . ويتم في نفس الوقت بناء كوبرى للسكك الحديدية بطرعة معينة تتحمل في الا يجل هذا الكوبرى بادا ، لقناة، وان يكون كذلك بعد ان بعيدا عن قطاع القناة نفسه لذلك نعد ان دعامة الكوبرى طولها نحو ١٠٠ ميق سطح

اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي
رقم العدد : ١٥٤٧
تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/٣١

الموضوع الرئيسي : شرق التفرقة
الموضوع الفرعي : (مجلة) الاحرام الاقتصادي
المصدر :

د. ابراهيم فوزي أول مسرة .. التفاعل الإيجابي بين الحكومة والقطاع الخاص

الحكومة والقطاع الخاص

للشروعات القومية العملاقة التي تنام على أرض مصر من تجميع العملاقة الجديدة بين الحكومة والقطاع الخاص في أي مدى سارت هذه العلاقة بعد كل جهة في تنفيذ هذه المشروعات ؟ يقول د. ابراهيم فوزي رئيس هيئة الاستثمار والمناطق الحرة ان هذه المشروعات تحتاج نمطا جديدا ذا ابعاد ايجابية في التمسك بأن الدولة ان تقيم هي البنية الأساسية والتجهيزات المرتبطة به ثم تنتقل للقطاع الخاص لكي يقدم عليها وهذا ما حدث في نحن الصناعية الجديدة في المائتين من رمضان ٧٠ أكتوبر وغيرها، فالحكومة هي التي نفتت والقطاع الخاص هي التي تقدم وكان تغير القطاع الخاص سبب مشكلا في المشروعات الطروقة الآن والتي تمثل مرحلة الانطلاق نجد نمطا جديدا هو ان الحكومة لحالة كسب كبير قدر ممكن من الوقت الذي يضع في الانطلاق تتفاعل مع القطاع الخاص بصورة ايجابية، اول ما فكر في المشروع تشارك القطاع الخاص حتى في التغيرات الأساسية وتأخذ باقتراحات القطاع الخاص وان يتركز مانتكز فيه الحكومة، فالتفاعل الخاص يتصل بخبرته ويجهز المشروع، وتبدأ الحكومة في اعداد البنية الأساسية وبالتالي لتشارك القطاع الخاص مع الحكومة في ايجاد بدائل اسرع وانسب للمرحلة الحالية بأن يقوم القطاع الخاص بالقامة البنية الأساسية بنظام التجهيز ثم الاذرة ثم نقل الملكية (مشروعات الـ BOT) أي يدير على الحكومة نظمت

خضعة تنقل ملهما وتحدث منافسة بين القطاع الخاص في الا يتخللوا والحكومة تستمر في اعداد البنية الأساسية ويورها للبرية (اتصالات) - سكك حديدية - طرق - مطارات - ثم في القطاع الخاص يحمل معها جنبا إلى جنب، وبالتالي توفر في الوقت وتوفر في التكلفة على الحكومة ونسحق المشاطفة للقطاع الخاص الذي يمثل أي مشكلة للحكومة وتحسين التصديقات المالية وبالتالي وضع القطاع الخاص مبادرات في المشروعات القومية لما وجده من ميزات وان هذه المشروعات واعدة

وهذا نمط جديد وإيجابي نشكر عليه الحكومة والقطاع الخاص بدءا من مراحل التفكير والاعداد والتنفيذ.

شرق بورسعيد

بور سعيد لها خصائص معينة، فإن منطقة البناء واتساع الأراضي محدود وصلنا إلى الحد الأقصى لرفع الطاقة للبناء، وموقع بورسعيد موانع فريد جدا على مسار التجارة العالمية بين الشمال والجنوب، ويجب استغلالا لخدمة التجارة العالمية وخدمة مصر. ثم كان التفكير في استغلال منطقة شرق بورسعيد بالقامة ميناء وخلفها مناطق صناعية وتجارة حرة وخلافا والسلامة كبيرة تسمح لاتساع متعدد، من هنا جاء التفكير في إقامة ميناء جديد لخدمة المشروعات والخمسة حركة التجارة العابرة حيث تأتي الناقلات العملاقة بالاضائع إلى هنا لتفرغها ثم تأتي السفن لنقلها إلى الموانئ المختلفة وقد وصلنا بطاقة النقل في بورسعيد وميناء إلى ٩٠٠ ألف حاوية في السفن ونطمح في أن نصل إلى ٤ ملايين حاوية في الميناء ونتر عاتدا للدولة وتنشيط كل الحركة التجارية وتمت دراسة الموضوع من كل زواياه بواسطة بروت خيرة عالية واتجهنا إلى هذا الشكل للوجود حاليا ورامينا أساسا ألا يتعارض مع الحركة في قناة السويس ولهذا قمنا مدينا خاصا للميناء، يلتقي بعد ذلك مع قناة السويس وسنقيم الحوضي الأول وبعد ذلك الاحواض الأخرى تباعا والميناء أعلى بالكامل للقطاع الخاص ممثلا في البنك الأهلي وشركات الحاويات ومستثمر اجنبي، وجار التلبيت مع الشركة التي اشهرت لاسانها امتيازات إقامة الميناء، واستغلاله لفترة زمنية تصل إلى ٥٠ عاما.

لذا كان على الدولة ان تتهيأ دورها في استكمال اعمال البنية الأساسية المتبقية في مد خطوط السكك الحديدية ومعد القناة الموصلة مسا بين الميناء والبحر، وكلفت هيئة قناة السويس بتولى هذه العملية في الوقت للحضر وهو الجزء للتألف لاجري قناة السويس وبعد منح الامتياز لشركة تنمية بور سعيد تبدأ إقامة الميناء، لذا فقد بدأ توزيع الأراضي.

الأرض على ان تكون المسالمة بين العاملين خارج القطاع لاثني بالكامل والكوريين محرك براء نمطه الأول يقطع البحر لاثني من جهة الشرق والنصف الآخر يقطع البحر لاثني من جهة الغرب ويتحرك الكوريين فروع الدوائر السفن ويقطع الكوريين لمرور القطارا فوسله والسيارات وتنظيمه نظاب دراسة الكوريين من جميع الجوانب الفنية وهو عمل غير مصروف في تاريخ إنشاء الكباري لاثنية حيث يبلغ طوله بين الدعامتين ٢٤٠ م أي ان القراع نحو ١٧٠ م يحتاج لترتيب في خاص لعملية دوران القراع أي بحاجة إلى حمل مكاني، في الجهة الأخرى لشبها عليه الدوران واتحان القراع.

بالاضافة إلى محاولة الاستفادة من الكوريين لاصى درجة السماح للسيارات بالمرور فوقه عبر تركيب نوعية معينة من الفتكات خشب تسمح بالمرور عليها حيث تمر قوافل السيارات بعد مرور القطارا أي الاستفادة من الكوريين في مرور القطارا والسيارات وتبلغ تكلفة الكوريين ٦٦ مليون جنيه ومستكشف انشاء هذا الكوريين بالكامل، أما اليابان فستساعد في كوريين القطار حيث تنقسم التكلفة مناصفة بين مصر واليابان وسيقوم الكوريين بعد شرايين الحياة إلى سيناء.

خبر السويش

ويقول المهندس سليمان متولى : من المشروعات القومية الكوري وفي مجال القطاع الخاص أن يقوم به، حيث إقامة صناعات منسوبة وثيقة بوزعت الأراضي على المستثمرين وبالتالي كان لابد من إقامة ميناء لخدمة المستثمرين وعملنا دراسات للميناء ومخططا رئيسيا ومخططا على إقامة وصيفين بطول ١٧٠ م وعرض ٤٤٠ م سنوات ثم تقيم الاحواض الثاني والثالث والرابع، وقد طرحت هذه العملية في مناقصة عالمية بعد ما تم تجهيز الرسومات الهندسية وتم ترسيبها على اشهر الشركات العالمية وسنظل خلال ٥ ابدى وهو رقم قياسي وسيتحضر كل المستثمرين الذين خصصت لهم اراضي في هذه المناطق ليهاون عليهم من جديد الدولة في العمل على انجاح للمشروعات العملاقة كذلك خط سكة حديد من السويس لخدمة المنطقة وطريق برى من السويس ونعمل على ازواجه حاليا. وطريق لاسر يصل إلى القاطنة والمعادى سيتم تصميته وتقويمه لرفع كفاءته.

أي كل مشروعات نجاح للمشروعات العملاقة تتم في وقت واحد كمجموعة واحدة لتكسر مؤهلة للانطلاق من مرحلة الانتاج

| | |
|-------------------|---------------------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق الفريعة |
| الموضوع الفرعي : | (مجلة) الاهرام الاقتصادية |
| المصدر : | اسم كاتب المقال : |
| | رقم العدد : |
| | تاريخ الصلور : |
| | تعمان الزياتي |
| | ١٥٤٧ |
| | ١٩٩٨/٨/٣١ |

السعة المشروعات القومية

يقول د. إبراهيم فوزي: إن انطلاق المشروعات كلها في نفس الوقت إنما يعبر عن حاجتين أولهما استمرار الحكومة على أن تتفلق بسرعة كبيرة في البداية وتأتيها تأكيد أن هذه المشروعات تكتي في إطار مخطط عام لمصالح الشعب المصري الذي يستكن في ٪ من

ساعة مصر كلها ومطلوب أن ينتشر في مساحته أكبر لأن التزام ليس فقط على الأرض الزراعية التي تتناقص بعمولات خفيفة بل وصل إلى داخل المدن إلى حد إطلاق ما كان مفهوم أساس الانتشار خارج الرور القديم، وهناك بعد آخر عندما كانت الدولة تسيطر على إطار التخطيط المركزي والدولة التي لاتتقدم في هذا العلم تنتقل للعلم الذي يلي ولم يحدث أي ضرر، إلا العلم أصبح قرية ، والذي يحدد مستوى الإنتاج لنحصر فيما يتم داخل الدولة بل مركزها النسبي بما يتم في الدول الأخرى ، وهذا كان الإطلاق يتم بأقصى سرعة فلو أخذنا تنمية بنسبة ٪/ وفرنسا حق ٪/ فصنيع ٪/ مليون. ليس هناك وقت لتفسيه، مصر لا بد أن تصل إلى النظام العالمي الجديد مكانا متحمزا غامقا ومصدرة ومتحبة إلى الدرجة التي ترقى بكانتها وتتحق ما هو أمل ولطمحات أفراد الشعب المصري.

ويضيف د. إبراهيم فوزي : لم يتم مع لكن خصخصة أرضنا لأهداف معينة للمشروعات معينة ، ولا تنتقل الملكية إلا بعد تفهيد المشروعات ولايصح تغيير المشروع الذي خصصت من أجله الأرض، وهذه النقطة تتردد كثيرا وهو ما يدفعه البعض من أن هناك عددا قليلا من كبار المستثمرين هم الذي يحظون برعاية مستعززة من الدولة، الواقع أنها ضرورة مستبعدة، الحكومة تبدأ مرحلة الانطلاق بأقصى سرعة مما تتيجته الموارد المالية وعندما يتفلق القطاع الخاص الدولة الشراكة العامة ويوقع أولا يمكن الدولة من تحقيق خطط التنمية فيصير هؤلاء مساهمين أساسيين في تحقيق خطة الدولة، المساهمين الأساسيون هم هذا سيكتسبون أولا لكن الحكومة لاتتابع أروما لكي يسبقوا أولا هم يستبقون

أن يسبقوا أكثر أو نظرا إلى المراهل الخارج وهذا مآخ أو اتوجه لمشروعات أخرى تحقق ربحا أسرع وكثير، لكن الحكومة عندما تتبع المزايا لكبار المستثمرين فيها دلالة على التوظيف التي يستجيبها كبار المستثمرين نتيجة المشروعات التي ستقام للرور المصري العمادي هو صف الحكومة من كل هذه المشروعات العاقلة لكن لالاستطيع الحكومة أن تلتى

بصغار الموظفين وتوزع عليهم هذه الأراضي أو تعليمهم مياغا أربع مستوى المشية : إنما تطلى استثمار كبير الفريعة للاتناج وتساعد على إقامة مشروعات كبير يوظف عمالا وينتج عنه عمالة غير مبالغة وانتاج وتطلق التنمية. فالفرد للشخص مما تتيجته الحكومة من مزايا لكبار المستثمرين سواء كانوا مصريين أو أجانب هو فاتحة فرص عمالة للروران البسيط العمادي الذي يعيش على أرض مصر.

الاستثمار الأجنبي

ويقول د. إبراهيم فوزي : أما بخصوص الاستثمار الأجنبي في مصر فهو الشق الأجنبي في الشركات التي يتم تأسيسها في نطاق القانون ٨ أحكاما وموازات الاستثمار وهذه الشركات رغم حجمها لاتعبر عن مجموع الاستثمارات الأجنبية الشاملة في مصر لأن هذا جزء منها .. على سبيل المثال شركات البترول عندما تلتى بموايل وتستثمرها هذا استثمار لكن لاينتقل في الأرقام المصادرة عن الهجينة لكنه استثمار أجنبي داخل مشروعات في أفيضا استثمار تلتى بموايل ومشروعات في مشروعات بتوجيه الدولة وتلقى بموايل وتنتمى لكتها في نطاق مشروعات الدولة لاتتلى في نطاق الشركات الاستثمارية نحن نتحدث عن جزء من الاستثمار الأجنبي المباشر ماذا نجد فيه ؟

في السعة أشهر الأولى من عام ٩٨ كانت رؤوس الأموال المصدرة (لشركة) الساهمة لديها أرقام .. أولا رأس المال للدور والذي يدفع بداية عنه تأسيس الشركة لكن هذا ليس كل أموال الشركة حيث يتم الدفع على مراحل حسب تقدم الأعمال وإسما للصر وهو الأسمى وإليها وإسما لمصرى به هذه حدود للتوسعات الأجنبية) وبالتالي نذكر رأس المال للصر لأن الأموال المدفوعة لأبد أن تكون نسبة من رأس المال للصر. رؤوس الأموال المصدرة ظهر فيها شق أجنبي غير مصري قدره خلال السعة أشهر الأولى من هذا العام ١٦٩ مليون دولار في شركات الاستثمار هذه النسبة لا يلى ٪٠٠ ، تم دفع الربع منها أو نسبة بين ٪٠٠ - ٪٢٠٠ أي حوالي ٢٠٠ - ٢٠٠ مليون دولار. مثال هذه النسبة لاليس بها معدل الزيادة تجاوز ٪٢٠٠ في العام الماضي وكان ٤٥٠ مليون دولار أي هناك معدل تزايد مستمر، وبصفة عامة رأس المال الأجنبي يشكل ٪٦٦ من رؤوس الأموال المصدرة. هل هذه النسبة كافية ؟ بالطبع لا

نحن في سباق مع الدول ولابد أن تتفلق إلى المزيد، واليكن أن نلخص إلى النافعين الآخرين، ولابد أن نصل باستمرار على هذه المسألة ولابد أن نل من العمل المستهدف، نحن نريد أن نوجه إلى الاستثمار حوالي ٪٢٠ من الدخل القومي وإلمنة لابد أن نغيره على مراحل، لأن إلى اقتصاد لايتستطيع مضاعفة حجمه في فترة قصيرة، فعدلات النمو عندما تزيد بزيادة سنوية من ٣٠ إلى ٪٧٠ وهو متوسط ثلاث سنوات الماضية اعتقد أنها نسبة محسنة جدا، لكن نريد نقلا المزيد لالتى في سباق مع الدول الجاورة والدول المنافسة لنا في المناطق الأخرى من العلم

الزيا القيمة للاستثمار الأجنبي

وأشار الدكتور إبراهيم فوزي إلى الزيا التي تقدم للاستثمار الأجنبي ولكنها موجودة في القانون وهو مزايا ثابتة لأن بعض الدول تقدم مزايا مشفيرة نتيجة للموايل خاصة مع أصحاب المشروعات التي ترها الحكومة في تلك الدولة ولها أهمية. لكن مزايا ثابتة، فالحالين ضم مزايا عمدة إليها الاعفاءات الضريبية والإحتيازات والمساندات والموايل التي يتمتع بها، ولكن هناك امتيازات أخرى موجودة ولكن لم ينس عليها هي عملة

الاستثمار الأجنبي مثل الاستثمار للمصري دون أية قيود وهي غير موجودة في دول كثيرة، ومزايا أخرى موجودة في المناخ المصري ولم ينس عليها وهي الاستقرار السياسي الأمن وطبيعة الحياة في مصر، تزود العمالة بتكلفة تنافسية للعمل للصر الذي يبحث السوق المصري عن هذا يساعد أي مستثمر أجنبي على أن يطمئن إلى السوق بأنه سيحصد مغانم مادية وستتفلق المنتجات والواقع الجغرافي لصر والعلاقة الجيدة بين مصر وجميع دول العالم، والمستقبل الذي يمتز مصر نتيجة للتعاين مع الدول العربية والأفريقية وكما أسبق في نمو متزايا باستمرار وكما عوامل جذب أساسية للاستثمار في مصر وكما قلت أن تقرير مناخ الاستثمار الذي صدر عن السفارة الأمريكية ويشير إلى أن مناخ الاستثمار مناخ جالب للاستثمارات الخارجية وإلى الاقتصاد المصري لتتصاعد وأعد له مستقبل كبير الرورين وسهولة الإجراءات وإن مصر تسمى الاستثمارات سواء محلية أو خارجية وإلى عملة القضاء المصري وإلى سبيلة القانون والمناخ التشريعي الجديد

م. أحمد عز
مشروعات خليج
السويس محصلة
الشراكة بين
الحكومة والقطاع
الخاص
نجيب ساويرس
إدراك البصيرة
البينى وراء
تكاليف الغرب
على الاستثمار
في مصر

الموضوع الرئيسي : شرق الفريعة

الموضوع الفرعي :

المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى

اسم كاتب المقال : نعمان الزياتى

رقم العدد : ١٥٤٧

تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/٣١

وهذه يصير اصنعها جديدة بعد التجربة الفلوجية في الاستثمار في المدن الجديدة، اليوم هناك استثمارات اكثر طموحا بمتكبرواهم وام واحد تحتاج الى بنية اساسية اخذة في التطور رغم ان البنية الاساسية في المدن الجديدة متميزة تماما ولكن مع التطور والاحتياجات للتزاييد كان لابد من البحث لواجهة الاستثمارات القادمة من خلال نهضة منطقة لجذب هذه

للجسوة هذه من رجال الاستثمار - تنويه من اللجنة لوزارية الاثار من - الاثار مع مجموعة من - شارية الاعاليه في وضع تصور لمحد - ام لهذه المنطقة وعدد العاملين فيها والاستثمارات الصناعية والقطاعات الصناعية التي تتمتع بميزة تنافسية في مصر والتي من الممكن جذبها في هذه المنطقة.

وقد تم عمل دراسات على نحو - شريكة عاليه من الشركه - للتمتع - الخصيه هذه الدراسة ميدانية شملت مشكلات من اسباب القرار في هذه الشركات كان منها ٢٥ شركة في الولايات المتحدة في شركات كبرى وقرع في قائمة الـ ١٠٠ شركة الكبرى و١٥ شركة في الاقتصاد الاوروبي و١٠ شركات في اليابان جنوب شرق اسيا من خلال مكتب استشاري عالمي خاص بوضع استراتيجيات الاستثمار للشركات الكبرى ونظمت من هذه الدراسة الى نقاط هامة : ١ - فوجنا وسعنا بان مصر موقعها متميز جدا على خريطة الاستثمار العالمى، وقد تم الترويج لخليج السويس عالميا وقيل ان نبدأ الخطوات لتنفيذها بهدف ان يسير ذلك بالتسارع مع هذا التطور وعلى ان تخرج الدراسة طبقا لاحتياجات السوق، بمعنى اذا كنا نضمن بنية اساسية وتحتية في هذه المنطقة نستخرج طبقا لاحتياجات

المستثمر العالمى واذا كنا نتحدث عن بنية تنظيمية وتشريعية نقيم الاستثمار في هذه المنطقة لتجسب من رغبات المستثمرين في العالم وفى مصر ايضا، فالتنافس شديدة في الدول ذات الاقتصاد الواعد على جذب الاستثمارات اجنبية وقد انتهت من هذه الدراسة بان مصر تتمتع بمزاياها للاستثمار، وهناك مجموعة من القطاعات الصناعية التي تتمتع بميزة تنافسية ذات مزاياها في هذه المنطقة - انفسها صناعة البتروكيماويات صناعة الصلب والصناعات الثقيلة وصناعة عاكس الحديد لديها الاذان والطاقة اللازمة والقنية الجيدة المتميزة - وفى هذا لم نجدها في دول جنوب شرق اسيا - كذلك صناعة السيارات حيث اوفضت الدراسة ايضا ان مصر في معنى مصاعد لزيارة متوسط البلد ولول ما حصل الى نقة

ونستجيب الشركات طبقا لما تم الاتفاق عليه والحكومة لا رقابة على هذه المصالح التي تستشتر في كل مصر بالإضافة الى امكانيات شراء وصناعة معدات مصورية لهذه الشركات والاتفاق مع شركات مصورية لاقامة الاعمال التنشيطية كذلك سيتم اشراك مهندسين وعامل مصوريين في هذه المشروعات فتكون للمطة يشمل نسبة كبيرة مصورية والمعدات الخاصة من الخارج كذلك طابت الحكومة من القطاع الخاص قبل نهضة العشرين عاما يعلم ان وصلوا عمرة وصناعة شاملة لهذه المصالح بحيث تسلم لمصر بحالة جيدة اذا رغبوا في ذلك ويمكن للحكومة ان تمد لهم الفترة لمشورين ستة جديدة اذا ما تفقدوا على سعر جديد للطاقه كل ذلك من اجل زيادة الاستثمارات في مصر وسيؤدي كل ذلك الى مردود اقتصادى كبير لمصر.

خليج السويس

وحول مشروعات خليج السويس يقول م. احمد عز رئيس جمعية المستثمرين مدنية الصادات ووكيل اتحاد المستعاعات المصرية ان مشروعات خليج السويس مصصلة لشركه كاملة بين الحكومة والقطاع الخاص. الحكومة كانت ابدتها رؤية واسمة تهدف الى تنمية هذه المنطقة بهدف جذب استثمارات في الصناعة.

وقد حدث في المرحلة المسابقة استثمارات كبيرة في بورصة الأوراق المالية استثمارات المحافظة لكن اليوم اصبح هناك حاجة لجذب استثمارات وبنية عربية اجنبية من شركات متعددة الجنسية في الصناعة المصرية. وقد بدأت الفكرة بمصر رحلة الى الصين وجنوب شرق اسيا حيث استغنت كثيرا من هذه التجربة وكانت تضم مجموعة وزارية رفيعة المستوى برئاسة رئيس مجلس الوزراء الدكتور كمال الجنزورى وكان معه عدد من رجال الصناعة والاستثمار في مصر وراينا هناك نموة لتنمية مناطق صناعية بهدف الاستثمار الصناعي وبالنسبة الى الصين مجال للطابع الخاص في الاستثمارات ذات الطابع الخاص في شيزان للصين.

والى مرحلة الصوبة كان هناك تكليف لمجموعة من رجال الصناعة من القطاع الخاص المصري بان تعمل تحت لجة وزارة يتم تشكيلها للاستشراك مع الحكومة في وضع التصور الكامل للاستثمار في هذه المنطقة وهو بالفعل مشروع عملاق حيث سيقيم على ١٢٠٠

الذي تميشه مصر وهذا الطار من اصلاح التشريعي الذي قام به مجلس الوزراء على مدى العامين اللذين من قوانين جديدة كل هذا ساعد وساد ودعم الاستثمار في مصر لتكون مصر دولة واعدة للاستثمار في مرحلة الانطلاق الاقتصادي.

المنطقة

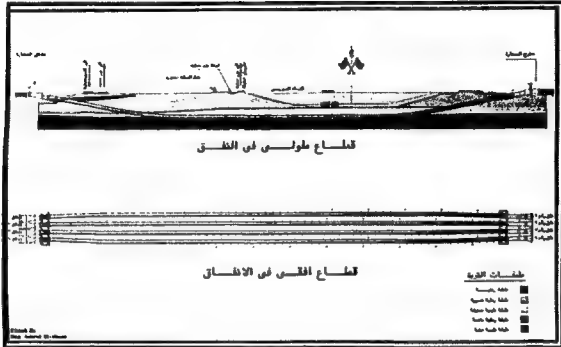
وحول دور وزارة الكهرباء والطاقة في تمهيد الطريق لانطلاق المشروعات القديمة يقول المهندس ماهر ابلانة وزير الكهرباء والطاقة : لكي ترفع العيب من كسالم الحكومة في اقامة محطات للكهرباء، انتهت وجهة جديدة بالغة مصحات قطاع

خاص بنظام الـ BOT اى يبني ويشغل ومن تتنقل الملكية لمصر بعد فترة حوالي ٢٠ سنة. وطرحنا طارعا عالميا وتقدمت شركات كثيرة بروضها من تم الانتهاء الى احسن العروض وتم توقيع العقد مع شركة امريكية حيث انشأتنا المحطة الاولى سبني كبرير منطقة ٦٥٠ ميجاوات لم تقترنها محطاتين آخرين واحدة في منطقة شرق بورسعيد وهي منطقة تضم مينا ومشروعات ضخمة للمستثمرين اجانب ومصريين وبالتالي وضعتنا للقطاع خاص بهدف الاستفادة لشركه الموحدة لاهد بالكهرباء، المقولة لهذه المنطقة ومنطقة اخرى في شمال غرب خليج السويس وهي منطقة اقتصادية خاصة وتم طرحها مع المحطة الاخرى وسيدى التفاوض لبنا المحطة الثانية في شرق بورسعيد والثالثة بنيلج السويس. كذلك هناك محطات توليد ستبني على

مراحل : شرم الشيخ ونظام الـ BOT واخرى في توشكى بجوار الشبة الموحدة لتغذية الاعمال الموجودة ، لتغذية الليون فدان بالطاقة اللازمة لهم فهناك خط قائم من اسوان يمر على منخفض توشكى من محطة الطويلات ومنحة توليد في توشكى بنظام الـ BOT لتزوم مع الشبة المنطقة بكاملها وفرصة لاي مستثمر ان يستصلح اى ببنى مصانع في هذه المنطقة. ومجموعة اخرى في الزعفران (محطة كهرباء ، بالرواح) وفي الضبعة محطة بخارية ، وفي الترابية محطة ذات دائرة مركبة ، وفي شمال القاهرة محطة ذات دائرة كهرباء ، وفى شرق اسيا ، وفى غرب مصر الترابية توسيع للمحطة القائمة، وشمال التلثا ايضا توسيع ، وفى الضبعة ايضا توسيع للمحطة وفى عنتابة .. اى ١٥ محطة قدرتها حوالي ٩٥٠٠ ميجاوات بتكلفة سيدفعها المستثمر في حدود ٧٠ مليار دولار تم دفعها من كامل الدولة ومن ثم مصر تشتري باسعار كهرباء منخفضة وهذا مكسب كبير لمصر اى رحلت هذه اللهاق الى القطاع الخاص

الموضوع الرئيسى : اسم كاتب المقال : نعمان الزياتى
رقم العدد : ١٥٤٧
تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/٣١

شرق التفريعة
الموضوع الفرعى :
المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى



بالعمل والتي بدأت تشوبن فى المنطقة بالإضافة إلى شركات متعددة الجنسيات. فإجمالى عدد العاملين فى هذه المنطقة خلال ١٠ سنوات القادمة سيمتدنى ٢٢٠ ألف عامل أى ٢٢٠ ألف فرصة عمل مباشرة فى الصناعة تقوم بجوارها من ٥ إلى ٦ فرص عمل غير مباشرة فى قطاعات أخرى تخدم هذه الصناعة. وتتصور أن تضيق هذه الاستثمارات نحو ٥ مليارات دولار إلى الكنتن الحلى الإجمالى لمصر خلال ١٠ سنوات إلى حجم الاستثمارات الصناعية فى العالم الواحد بل أن هناك مشروعات فى السلب بدأت بالتفكك تصديرية بكثير من ٥٠٪ من إنتاجها والتي سببها العمل فيها خلال أيام

وزير الكهرباء تضم القطاع الخاص وللجموعة الاستشارية وخمسا من الشركات العالمية سواء فى هندسة المدن الصناعية أو فى دراسة قرارات الاستثمار الاستراتيجى أو الدراسات القانونية الخاصة بمد هذه المناطق وغيرها واستغرقت للدراسة عاما كاملا. واليوم هناك سباق مع الزمن والحكومة سائلة القطاع الخاص فى مد البنية التحتية اللازمة لكل هذه المنطقة واليوم تتمتع فى ٥٠ ألف م٢ من لليام/ يوم، ومشروع ٤

bot ٢٠٠ ألف م٢/ يوم من للماعى لهذه المنطقة

وزارة الكهرباء تطرح مناقصة للاستثمار العالى إنشاء محطة كهرباء فى هذه المنطقة. وجار إنشاء شبكة القان الطبيعي لهذه المنطقة. والأهم من هذا ذلك هو نتيجة ماخضمت إليه الدراسة من القطاعات الصناعية التي ستجذبها للاستثمار فى هذه المنطقة وتشمل البتروكيماويات والمصلب وكلها تحتاج إلى موانئ لذلك جار العمل لتنفيذ ميناء العين السخنة لكي يخدم الاستثمار كذلك وضع تصور لهذه المنطقة بعد عشر سنوات، وتتوقع أن يكون إجمالى الاستثمارات إلى هذه المنطقة خلال العشر سنوات فى الصناعة فقط جوالى ٦ مليارات دولار لاستثمارين مصريين وغير مصريين، فالاستثمارات المصرية فى تصاعد مستمر وعرضا عدد كبير من المشروعات الصناعية

معينة فى هذا الفنى سجد أن معدل الطلب على السيارات سيزداد فى سنة ٢٠٠٢، ٢٠٠٣ سيمتضاعف الطلب من ٢٠٠٢ ٤ مرات خصوصا إذا ساردر مصر فى معدلات النمو فى الناتج المحلى الإجمالى فى النهاية يؤثر على متوسط دخل الفرد والذي سيزداد أيضا فى السنوات القادمة

كذلك للصناعات التجميعية فالدراسة انظورت أن عددا كبيرا من الصناعات يهاجر من دول أوروبا إلى الدول النامية نظرا لظو تكلفة الأيدي العمالية والمعدات الصناعية فى الدول للتجميع. وفى مرحلة لاحقة وبعد أن تنمو هذه المنطقة (خارج السويس) وتوافر الأيدي العاملة والبنية الأساسية ستصبح للصناعات القائمة بها ذات ميزة تنافسية وخاصة فى صناعة النسيج والملابس الجاهزة وهذه الصناعات المسابقة فى التي يمكن أن تنوثر بها وبالتالي عروفا لاحتياجات هذه المنطقة من بنية تحتية وطاقة وغار وحرق وهذه حصيلة عمل دام لأكثر من عام بتوجيه من الحكومة وكان هناك اجتماعات كل ١٥ يوما مع لجنة وزارية يرأسها م. ماهر ابانطة

الموضوع الرئيسي : شرق الغفيرة
الموضوع الفرعي :
المصدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادي
اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي
رقم العدد : ١٥٤٧
تاريخ الصدور : ١٩٩٨/٨/٣١

وحول تكلفة اللجنة الاساسية داخل
هذه المنطقة قال نجيب ساويرس اتنا
تحدثت عن ٨٥٠ مليون جنيه تصل إلى
١.٥ مليار جنيه وهو تقدير مبدئي ويخضع
فترة القطر الخاص وسيتم اتجاذه على
مراحل فالقطاع الخاص يتحمل تكلفة
الرافق في محطة للكهرباء التي طرحت
وأضيفت الفكرة من ان تضع استثمارات
فيها حيث طرحت بنظام BOT
والكهرباء التي تنتج ستكون بالسعر
الذي تحدده الدولة وهو ايضا يشتري
الكهرباء بسعر التكلفة المصرية
والجانب الصيني سيقوم ببعض
الدراسات في منطقة خليج السويس
حيث انها واعدة للمعرفة بالاستثمار في
مصر وهو لا يساهم بكثير من ١٠٪ من
رأس المال للشركة وهم مساهمون ١٠٪ مع
للفاينانسر العرب وهي من اكبر شركات
المصرية.

ونحن نحاول اليوم ان نشجع على
ايجاد روح التعاون بيننا حيث ان القطاع
الخاص مازال لا يعمل مع بعضه جيدا
ولذلك من خلال التعاون البناء في إقامة
الرافق لكي نقال من التكلفة والقطاع
الخاص مدته لانه قطاع ناشئ ويحتاج
إلى التشجيع وتمهيد الطريق امامه.

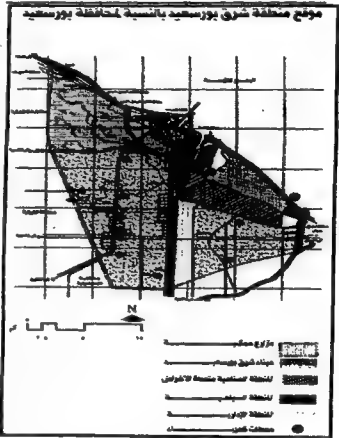
٢٣

المصري أهم مستثمر

وحول المستثمرين للارتقاء قال
نجيب ساويرس ان المستثمر المصري
هو أهم مستثمر حيث أصبح القطاع
الخاص المصري يضع كل موارده في
بلده ويرجع هذا المروح للجوسية
والأمان الذي أحس به المستثمر
المصري من تشجيع الحكومة للقطاع
الخاص ولتأمين الشعب على ما يقوم
به رجال الأعمال. ويعتبر للمستثمر
المصري في المقام الأول وهذا هو
الطوب وإذا لم يضع للمستثمر
المصري فليسوا أولا فان يأتي للمستثمر
الأجنبي فكيف نضع الأجنبي بل يأتي
لمصر والمصري لا يسبقه في هذا؟
الأجنبي يأتي مع المصري كذلك
المستثمر العربي ايضا حيث ان
التمارلات لا تحرك الرغبة في العرب
مصر أصبحت من الدول ذات السمعة
الجيدة في الاستثمار والعائد
الاستثمار . وأول استثمار شجع كان
في شركة مصر للاسمنت استثمار
بحوالي ٢٢٠ مليون دولار لاستثمارات
عربية أكثر من ٧٥٪ ومصرية بنفس
النسبة ولأول مرة يدخل قطاع الأعمال
المعام مع القطاع الخاص وكان مغلوبا

في هذه المرحلة لأن صناعة الاسمنت
كانت واعدة وصعدت هذا التزاوج بين
قطاع الأعمال العام والخاص، وهو أول
مصنع سعاد يقوم بمعرفة القطاع
الخاص وأهم شيء أنه لا توجد فيها
للمشاكل البيئية الموجودة في الصانع
القديم حيث سيدار بنظام التصدي
حديث ويطلق أقل ليلسا من الصانع
القديم مما سيؤدي إلى إنتاج عال
يضر بيئي اقل واستهلاك أقل في
المادة.

كذلك للشركة التي وكلت إليها تنمية
المنطقة تتعاون مع بعض الشركات
وباعت لها أراضي وهي تقوم بإعداد
الرافق الطويلة وهذه المشروعات في
عجلة ولا تنتظر إلى ان تنتهي اكمال
الرافق فالترتبات معهم بفترة زمنية
محددة لتفادي الرافق وسدق شركات
لتجميع السيارات وأخرى للمباني
العديدية وأخرى لمشروعات الفرسة
الجاذبة وقد بدأ الوجود الفعلي في
المنطقة.



الخاص المصري بل يأخذ على عاتقه

تنمية منطقة خليج السويس بحيث يقوم
بمعمل الخدمات المطلوبة من طرق ومرافق
ومصرف وصناعات وصناعات وصناعات
للسبيل ومياه وطرق أو حتى أماكن إقامة
مطارات بأن يقوم بها وهناك أكثر من
شركة دخلت في هذا المشروع من خلال
تجهيز هذه المنطقة لأي مستثمر يريد أن
يقوم مشروعها عليها. ومن الطوابع
الشجعة للقطاع الخاص أن الحكومة
أصبحت لاذعاً لسرعة وانها سيقبلنا في
أوقات بالترامبات. وقد استلمت نحو ٥
شركات قطعة الأرض للخصخصة لكل
شركة تجهيزها وإقامة الرافق عليها وقد
سبق هذه الخطوة قيام الجيش بإزالة
الأفام من هذه المنطقة. أما بخصوص
مشروع البناء (العين السخنة) فخرج
للمنافسة وسيتم لابت قريباً. وستقوم
محطة الكهرباء بنظام BOT
وستكون مدة تنفيذ المشروع مفتوحة وبلا
تهال لأن هناك ترسعات مستمرة حيث
إلى مساهمات الأراضي التي أعطيت
للمستثمرين كبيرة حوالي ١٢٠ كم
وسيت تجهيز كل مساحة على حدة

معايير مشروع خليج السويس

يقول نجيب ساويرس أحد كبار رجال
الأعمال في مصر ان فكرة مشروع خليج
السويس تعود إلى رغبة المستثمرين
الأجانب في الاستثمار في مصر حيث
حدث نوع من التكاثر على الاستثمار في
مصر خلال السبع سنوات الماضية
وأصبحت المساهمات المخصصة للصناعات
والأماكن الجاذبة للمستثمر قد شغلت
بأكملها وأصبح من الصعب الحصول على
مساحات جديدة لشارع جديدة وإذا
وجدت فإن توجد فيها الخدمات المطلوبة
بالإضافة إلى رغبة الدولة واحتراسها
لأولئك البيئة القليلة بأن تعدد والصناعات
الذخيرة إلى المناطق خارج المدن التي تقال
من الطوب داخل المدن وكان هذا دافعا
للمشروع إلى المناطق الجاذبة سواء في
جنوب الوادي أو بمشروع تنمية خليج
السويس. بالإضافة إلى أن الفكر ساير
الفترة التي يعيشها فكرة تشجيع القطاع
الخاص بأن يؤول مهمة الاستثمار لآلة
قدولا عاليا وسعيا، فوكل إلى القطاع

المقاول المصرى على اجندة شرق بورسعيد

في ذكرى إنتصارها :

كراكات هيئة قناة السويس

تبدأ العمل فى مشروع

شرق القنطرة

تبدأ هيئة قناة السويس هذا الاسبوع العمل فى تنفيذ مشروع شرق بورسعيد المعروف بمشروع شرق القنطرة بإسناد إحدى كراكات الهيئة لتنفيذ أعمال الحفر بذكرى إنتصارها على مؤامرة الانتحار الجماعى للمسيكين والمعلمين الأجانب ليلة ١٥ سبتمبر ١٩٥٦ أن القوية فى أول جهاز يوم تنفيذ الأعمال الخاصة له فى مشروع شرق بورسعيد وإن الهيئة تتسامح بدور كبير على جميع مشروعات التنمية العملاقة فى منطقة القناة ومنها مشروع تنمية خليج السويس ومشروع وادى للتكويرا بيا بشرق القناة بالإضافة إلى مشروع شرق بورسعيد بحكم توفر الخبرات الفنية والمعدات لدى الهيئة وأرتباطها الفائق بمنطقة القناة وسيناء.

فى محاولة للبحث عن فرصة يدخل بها مقالها بورسعيد عصر النهضة الحديثة نظم الاتحاد المصرى للشرق القنطرة التنديد والبناء شوة بالتمسك مع جميع المستثمرين الاقتصاديين حول « مشروع شرق بورسعيد » لاجلة لفرصة المفاوضين المصريين للمشاركة فى بناء هذا المشروع العملاق ، استهدفت شرقا لمطبات التنظيم والتنفيذ المتعلقة بالبناء ، والبنية الأساسية واللطفة الصناعاتية خلف البناء وشركا فيها أعضاء لجنة السكان بمجلس الشعب وبعد من رجال الأعمال والقناصل ورؤسبا الاستاذ / عصام رفعت رئيس تحرير الاهرام الاقتصادي حيث استعرض فى البداية خطوات الصلاح الاقتصادية التى حققها مصر بكل نجاح حتى تستطيع ان تتحلل حيلة الصراع مع الكبار فى القرن القادم وأصبحت نموذجا يدرسها البنوك الكبرى لتتلقى فى مرحلة الانطلاق الاقتصادي التى كانت تحتاج الى بيئة استثمارية مواتية ولماز تشريعى واصلاح فى القضاء حتى تتمكن الشركات الاستثمارية من تحقيق الاهداف للادولة ، استهدفت من ورقها إنشاء عدد من المشروعات القومية المتعلقة تشل فى مشروع شرق بورسعيد وغرب خليج السويس وادى الزعيمان ، وضوى المويينات و ترينكي ، لتتحقق النهضة الاقتصادية لمرى واتحاق

امال الشعب المصرى من تامة الاف من فرص العمل وتحقيق عائدات مشتركة لتغير من تاريخ وجغرافية مصر . واكد الاستاذ عصام رفعت ان الحكومة المصرية لم تقترش مليما واحد لاتجاسز مسئل عدم للضروعات وانكها حملت المستثمر المصرى مسؤولية الاستثمار واليدخل بقوة فى هذه المشروعات العملاقة التى عادت تقوم بها دول والاشهر بها القطاع الخاص ، واعتمدت على القطاع الخاص والاستثمار

القرى جديد المستثمرين العرب والاجانب . ومن جانبه ايمان القراء مصطفى صادق محافظ بورسعيد ان مجموعة سلاح الهندسين فى القوات المسلحة اقتتحت من تطوير ٦ شوارع من الانفاق فى المنطقة الصناعية من اجمالى ٩ شوارع تراوح مساحتها بين ١٢ و ١٢٥ مليون متر مربع . كما تم تطوير اكثر من نصف البنايا ، مؤكدا ان المحافظة ستقوم بتسليم المستثمرين شؤدة تؤكد حلو للنفقة من الانعام كما سيتم توزيع دراسة جيوبوتية على كافة المستثمرين الذين طبيعة الارض والقنطرة موصضا ان على كل مستثمر عمل دراسة لتيرة على ابعاد معينة تتراوح بين ٥٠٠ و ١٠٠٠ متر حتى يتسنى له التيرة وتجهيز للشآت التى يمكن استخدامها فى التيرة ان لوش محافظة بورسعيد ذات طبيعة

على صفاق الى ان بورسعيد ما يكن بها الا ٨٠٠ اصبيت ٨٢ ممتنا ويتم حاليا إنشاء ٥٥ على موفقة . ليصبح الاجمالي ١٧٨ ممتنا

تشكل على صناعات كثره وخطية ومتنوعة . كما تم تكليف هيئة التخطيط المصرى بعمل خريطة للبنية الأساسية للمنطقة كلها وسوف تسلم لكل مستثمر ليعرف ماله وما عليه موضعها ان الحكومة ستقوم بعمل المرافق الأساسية من كهرباء ومياه - لها خطان عملة واجلة - وصرف مسمى حتى بداية للنفقة فيما عدا الماز الطبيعى .

وقال ان جميع الفرق عدا الفرق الداترى سيتم تنفيذها بواسطة المستثمرين وسيتم عمل رسم طرزم وستتولى المحافظة تنظيمه . واكد المحافظ ان كبرى الفرارن لايتعرض وبسرور اسفن العملاقة حيث روى ان تصميمه احتمالات رفع لكثافة ٢٠٠ علما مشيرا الى ان القناة سيتم تعميقها حتى ٧٢ قدما ويوفر لخر تعميق على علاوة على توسيع حشنى القناة .

وفيما يتفق بالوقت للار اسند لادى السويس قال ان الكنتورر الجنوزوى قرر اقامة التيق ببنام B.O.T حيث كان تخروا من قبل ان يساهم المستثمر فى إنشاء ما سيبه ٧٠ - ٨٠ / ٨٠ وان كل مليون متر مربع يدفع عنها مليون جنيه على ان تسلمه الدولة ، موصضا ان رداقة السويس على انفسها والبيى الاقل ثلاثة محاور وعلى هيئة اذفاق لواجهه ضخمة حركة قنل خاضة ان القنل سيبتركب بالطريق المالى من مراركان الى تركيا ما سوريا - واعلن المحافظ ان القنايلر للحملل سيعمل مسافة ١٠ كيلو مترات فى منطقة للمشروع حتى يتسكن المستثمرين من اذارة تصفهم الى ان يتم ربط الشبكة بالقرى القستامى (السلايت) مؤكدا ان وزارة هلال والمراسلات لديها خطة تعاونية مع الشركات لتغطية هذه المنطقة . ولنى مبدى . السكان ايمان للنفقة له سيتم انشاء مدينة سكنية فى سيناء تتخلل بها القرن الحادى والعشرون على احدث الماز العالمى تستوعب ممتنا قنولمه ٨٠٠ ألف نسمة لتضمين سيناء وتأمين مصر من

أى مخاطر خارجية . وقال ان مشروع شرق بورسعيد سيجوف ٢٠ ألف فرصة عمل قرا عاتدا بكالى ١٠ ألف نسمة .

مطفي صاهن :
تظهر ٦ شراخ من الانعام فى المنطقة الصناعية وأكثر من نصف الميناء - والمجول الشهر القادم
عصام رفعت :
المشروعات القومية تغير من تاريخ وجغرافية مصر

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|--------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق المتوسط | اسم كاتب المقال : | محمد ابراهيم |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ١٥٥٠ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادي | تاريخ الصدور : | ١٩٩٨/٩/٢١ |

ولقد للهنس محمد محمود على حسن رئيس لجنة السكان
بمجلس الشعب ورئيس الاتحاد المصري لقاوى تشييد وبناء
أهمية الإستفادة بالثروة المصرية لثلاث ٢٠٪ من الصناع
والقائمين والى وقتى أصبحت علامات ضمنية تؤكد أن لبناء
مصر بلداً فى طليعة الدولتين العالميتين وأن مصر واحدة فى
البناء والتصنيع منذ القراصة .

وأشار الى أن الاتحاد سيعلن عن مسابقة كبرى لتصميم للجنة
السكنية للقرى القريتها فى سيناء من خلال المكتب الاستشارية فى
مصر وبأرجائها . يتكامل الاتحاد بتطويرها . كما
سيتم تشكيل لجنة لاختيار أفضل التصميمات
ولقد أهمية مشاركة المصممين من شباب
الهنس فى هذا العمل الفصم .

وبن نتيجة قال محمد المصري رئيس الفرقة
التجارية بروسيد ورجل الأعمال أن اللواتى
القائمة فى العالم للتصوير والتشجيع دخول
البروزر العملاقة فى موانئها مثل الاسكندرية
وبورسعيد ، مؤكدا أهمية إنشاء هذا للبناء
المصري الذى يسمح عمقه بمرور السفن
الصالحة وبمولتها دون أى تعارف .

وقال أن هذا المشروع لأفاس بالكلفة ولكن
الهدف منه وهو توسيع رقعة الصور المصري
وشهد محمود صبح عضو مجلس الشعب
ورجل الأعمال على أهمية دراسة الشروط التى
تفرسها الدول للماورة لوضع شروط للنشل
منها ، لاجنب رأس المال الأجنبى .

ولقد أهمية مشاركة المستثمر المصري
لستأنا فى إن مصر أن يبنها إلا المصريين .

ويقترح القراء لعدد سرحان عضو مجلس
الشورى ورجل الأعمال إنشاء كونسرتيوم
مخصص فى البناء والتنمية للمساهمة فى
أعمال للبناء والبنية السكنية والبنية الأساسية .

مؤكدا أهمية التعاون بين المستثمرين والقائمين
لتجاوز هذا المشروع فى وقت قياسي ، وطلب
بالاستفادة بقدرة القوات المسلحة المصرية فى
رصد المصنفين لشرقية بالقرية لتتلاقى بمصر

الى التنمية عبر أراضي سيناء . كما طلب
بضرورة إنشاء مطار خاص بشروع شرق

بورسعيد يشهد للمستثمرين المصريين والأجانب
بجلا من الاعتماد على مطار العريش الذى يبعد
١٠٠ كيلو عن بورسعيد .

وطلب سميح علام بمراجعة العدالة فى
تخصيص الأرض للمستثمرين ، وطلب ضوء
لشروعات لثى سيتم إنشاؤها بطرا لطبيعة

قدرة ومايكندة كل مستثمر من خسائر من
جرا عملية لحدال القرية . مؤكدا أهمية أن يفرق
فى اللاملة بين المستثمر حتى تكون هناك عدالة وتكافؤ فرص بين من

قوم بعمل صناعة خفيفة أو ثقيلة أو متوسطة سواء من خلال شين
الأرض أو أى حافز آخر .



سبحر علام :

طالب بمراجعة العدالة فى تخصيص الأرض

محمد محمود على حسن :

مسابقة لتصميم مدينة القرى الحادى

والعشرين

أحمد مرهان :

كونسرتيوم متخصص فى أعمال الميناء



فى اللاملة بين المستثمر حتى تكون هناك عدالة وتكافؤ فرص بين من
قوم بعمل صناعة خفيفة أو ثقيلة أو متوسطة سواء من خلال شين
الأرض أو أى حافز آخر .

بورسعيد من :

محمد ابراهيم



| | | | |
|-----------------|--------------------------------------|-------------------|----------------|
| موضوع الرئيسى : | شرق القنطرة | اسم كاتب المقال : | جرجس حلمى عازر |
| موضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) الثورة الخضراء (مكتبة الأسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

تعمير شرق القناة وخاقة ديليسبس ووزير الاشغال

- نلق تمت القناة لمبود مياه النيل .
- تخطيط عمرانى ومجتمع جديد .

الواء مهندس حسن محمد صبيح رئيس مجلس ادارة مؤسسة تعمير الصحارى المصرية والواء مهندس توفيق اسحق مديرها العام والواء مهندس نجيب عفيفى على مدير شئون المناطق يوالون هذه الأيام ، عقد اجتماعات دورية للانتهاء من اعداد مشروع استصلاح عشرين ألف فدان بمنطقة البحيرات المرة شرق قناة السويس تمهيدا للبدء بتنفيذه فى ميزانية عام ١٩٦٢ - ١٩٦٣ .

وقد أصدر السيد رئيس المؤسسة قرار بتأليف لجنة من مهندسى وزارة الزراعة ومعهد الصحراء وادارة مشروعات الرى والصرف بالمؤسسة ، للقيام باختبار فى أرض المنطقة وتقديم تقرير فنى نهائى عن المناطق التى سبق استبعادها لعدم صلاحيتها للزراعة ويحث امكان استصلاحها بتكاليف معقولة لتزداد المساحة المنزرعة الى ستة وعشرين ألف فدان .

وتؤلف اللجنة من المهندسين الزراعيين صبرى فريد وسمير نبوى من وزارة الزراعة وحسام الدين محمد مسعود وسالم أبو النور ومحمد جلال ابراهيم وحمدى القاضى من معهد الصحراء بالمطرية ، وكلف المهندس المدنى على عبد الرحمن بتسيير مهمة اللجنة الزراعية حتى تنتهى من عملها فى أسرع وقت ممكن .

| | | | |
|-------------------|--------------------------------------|-------------------|----------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الظرفية | اسم كاتب المقال : | جرجس حلمى عازر |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) الثورة الخضراء (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

وقد سافر الى المنطقة للاشراف على عمل اللجنة الدكتور على بليغ أستاذ هندسة الري بكلية الهندسة بجامعة القاهرة والرائد مهندس محمد نصار والمهندس الزراعى حسين توفيق والدكتور محمد عاطف عبد السلام .

المشروع جاهز :

وقد اتهمت مؤسسة تعمير الصحارى من تصميم وتخطيط شبكة الري والصرف اللازمة للمنطقة واختيار مواقع القرى ومراكز الادارة وشبكة الطرق التى تيسر سبيل الاتصال بينها كما أشرفت على انشاء شبكة المياه والمجارى والمرافق العامة الأخرى ، ووضعت فى اعتبارها انشاء عدد كبير من المصانع الكبيرة لتفصح مجال العمل أمام سكان منطقة القنال وسيناء على وجه الخصوص وتيسير الصناعة فى المنطقة جنبا الى جنب بجوار النهضة الزراعية لرفع مستوى معيشة الشعب هناك .

منطقة نموذجية :

وبات من المقرر أن تكون هذه المنطقة نموذجية وتطبق فيها منذ اللحظة الأولى لانشائها المبادئ الاشتراكية التعاونية اذ تقرر انشاء عدد من الجمعيات التعاونية والأندية والمكتبات العامة .

خبراء بجانب فى المنطقة :

وقد زار المنطقة فى الأسبوع الماضى بعض الخبراء اليوغسلافيين وأعادوا بالروح الثائرة لتعمير صحراء مصر ، وأوضحوا - بحق - أن ثورة يوليو عام ١٩٥٢ لم تهم لمجرد طرد ملك فاسد الى ما وراء البحار أو تطهير مناصب الحكم من الفئة المستغلة المستبدة فقط بل كانت ثورة ببناء وتعمير ، وقام الخبراء اليوغسلافيون بتسجيل بعض الصور التذكارية للمنطقة قبل أن تغير معالمها بعد اتمام مشروع تعميرها .

الموضوع الرئيسى : شرق القريفة

اسم كاتب المقال : جرجس حلمى عازر

الموضوع الفرعى :

رقم العدد :

المصدر :

(كتاب الثورة الحضراء مكتبة الاسرة)

تاريخ الصدور : ١٩٩٩

عودة الى مجد الاولين :

والحق ان ما قاله الخبير اليوغسلافون يؤمن به كل مصرى ، فقد جاءت ثورة الشعب الكبرى لتعيد الينا مجد الاولين ايام ان كانت مصر يسكنها ال ٣٦ مليوناً تصدر فائض خيراتها الوفيرة الى جيرانها .

منطقة زراعية قديمة :

ويحكى الخبير المهندس مشيل بلدى الذى قام بالاشراف على تصميم شبكة الري وانصرف للمنطقة انه كان لمعلوماته التاريخية اثر كبير فى تحسسه لأعمال التصميم ، ويذكر النقاش الذى دار بين المهندس ليثان دى بلقون وزير الاشغال الفرنسى فى مصر عام ١٨٦٠ وبين فريدان ديليبس بشأن تخطيط قناة

السويس اذ كان من رأى الأول نقل تخطيط القنال الى الشرق بحيث تنتهى شمالا عند ميناء ييلوزا القديم الذى كان يقع على بعد أربعين ميلا شرق ميناء بوسعيد حيث كان يصب فرع النيل السابع بالوجه البحرى المسمى بالفرع اليلوزى وقال وقتها حرام أن تستقطع مائة وخمسون ألف فدان من أراضي الدلتا وعزلها شرق القناة الا أن ديليبس اتصر لرايه لأن الأخذ باقتراح وزير الاشغال الفرنسى يسبب حفر جانب من مجرى القناة فى الطبقات الصخرية .

أحدث طرق الري :

وقد ناقش الخبير المهندس فى تقريره الكبير عن المشروع ، طرق الري المختلفة ، وألفت لجنة من كبار مهندسى وزارة الاشغال لابتداء رأيها الاستشارى فى أصلح هذه الطرق وأنسبها للمنطقة ، ومن طرق الري التى تجرى المفاضلة بينها ، الطريقة الحديثة للرى بالرش ، وتم هذه الطريقة اما بواسطة الطلبات النقالى والمواسير والمدادات والرشاشات واما بواسطة الوحدات المتحركة فوق مجارى المياه والمجهزة بالأذرع الطويلة ذات

| | | | |
|-------------------|--------------------------------------|-------------------|----------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الفريعة | اسم كاتب المقال : | جرجس حلمى عازد |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) الثورة الخضراء (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

الرشاشات التى تمتد عموديا على مجارى المياه ، وطريقة الري الجوفى بواسطة المواسير المجهزة برشاشات مدفونة فى التربة ، وطريقة الري بالمواسير السطحية ، وطريقة الري بالنمر والري الكنتورى .

وهناك اتجاه لتأييد فكرة الري بالرش ، فهى فوق انها من أحدث الطرق وأوفرها فهى تقى المزارع المصرى شر الأمراض المستوطنة التى تضى بدته ، وتضعف قواه .

نظام كامل للصرف :

وقد تضمن المشروع نظاما كاملا للصرف ، وتقرر أن يجرى تنفيذه فى نفس الموقع مع مشروع الري لضمان صرف مياه الصرف السطحي ومياه الصرف بالرشح وقد جهزت مصبات المصارف الرئيسية على قناة السويس بشباك حديدية لتحول دون نزول القاذورات الى القناة كما جهزت بمصائد للطمى لمنع ترسيب الطمى بها .

هذا ، ويبلغ طول شبكة الترع ٣٠٢ كيلو مترات وشبكة المصارف ٣١٨ كيلو مترا ، أى أن شبكة الري والصرف تبلغ طولها ٦٢٠ كيلو مترا بواقع واحد وثلاثين كيلو مترا لكل ألف فدان .

تبطين الترع بحصى الصلحة :

وقد تقرر تبطين الترع الرئيسية والفريعة والموزعات للمحافظة على المياه لمنع الرشح وتحقيق العدالة فى توزيع المياه على المزارعين فيقضى على المنازعات التى طالما تسببت فى كثير من الحوادث كما أن تبطين الترع مميزات هامة من الناحية الصحية فهى تمنع نمو الحشائش على جانبي الترع التى تتغذى عليها قواقع (بوليس ترنكاتس) وقواقع (بلانوريس بوليس) وهى المائل الوسيط لاجئة البلهارسيا فلذا لم يتوفر لهذه القواقع النبات الأخضر الذى تتغذى عليه وتضع بويضاتها على أوراقه ، تموت وتنتهى ولا تجد أجنة البلهارسيا الوسيط اللازم لحياتها فيقضى عليها هى الأخرى ، وبهذا تظل المنطقة الجديدة من هذا المرض الذى طالما كلفنا الكثير من الجهد والمال .

جورجس حلمي عازر

اسم كاتب المقال :

شرق النفرمة

الموضوع الرئيسي :

رقم العدد :

الموضوع الفرعي :

١٩٩٩

تاريخ الصدور :

(كتاب الثورة الخضراء) مكتبة الاسرة

المصدر :

حماية المزروعات من سفي الرمال :

ومن المقرر حتى الآن زراعة أكثر من ثلث مساحة الأرض الزراعية بهذه المنطقة بأشجار الفاكهة من ناحيتي الشمال والغرب لحماية الأرض الزراعية من سفي الرمال التي تحملها الرياح الشمالية الغربية السائدة في المنطقة . كما تقرر تغطية جسور الترع والمصارف بطبقة سمكها عشرون سنتيمترا من الطين المستخرج من الحفر وتبييد الأجزاء الهامة منها بالأسفلت لحماية شبكة الري والصرف من تأثير سفي الرمال .

زراعة الأشجار أولا :

وقد طلبت مؤسسة تمير الصحاري من هيئة قناة السويس انشاء سحارة مؤقتة بقطر عشرة بوصات تحت القناة تنقل الى قلب المنطقة المياه الصالحة لزراعة الأشجار الواقعة من السفي من ترعة السويس ، اذ تقرر البدء بزراعة هذه الأشجار قبل زراعة باقي الأراضي لحماية المزروعات مستقبلا .

أغنى منطقة للفواكه :

وبزراعة ما يقرب من عشر آلاف فدان بأشجار الفاكهة بهذه المنطقة يصبح اقليم القتال أغنى أقاليم بلادنا بأشجار الفاكهة فقد جاء في احصائية عام ١٩٦٠ أن جملة الأراضي المزروعة بالفاكهة في مصر ١٣١٣٩ فدانا وأن محافظة الاسماعيلية تزرع ١٤٩٦ في المائة من هذه المساحة ، فهي بذلك أغنى محافظة في زراعة الفواكه .

تقنيات البناء :

ورئي الاستشارة بإمكانيات المنطقة في أعمال الانشاء ، فتقرر التوسع في استخدام المنشآت الخرسانية لتوفر الزلط والرمال بالمنطقة ، وقد ثبت لحسن الحظ أن معظم المناطق التي سبق أن تقرر استبعادها من المساحة المقرر زراعتها لعدم صلاحيتها للزراعة ، أمكن الاستفادة منها في كثير من الأعمال الانشائية ، فأغلب هذه الأراضي طينية صماء ويمكن الاستفادة منها في رصف الطرق وتبطين بعض الترع والمصارف وبعض أعمال البناء .

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|---------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | عمد لنا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

المشروع القومى لتنمية شرق بورسعيد:

انطلاقاً من الأهمية الاستراتيجية لموقع مصر ومع ظهور فكرة النقل متعدد الوسائط لنقل البضائع بقل تكلفة وأسرع وقت برز مشروع تنمية شرق بورسعيد باعتباره من المشروعات المحورية المستقبلية فى القرن الحادى والعشرين وذلك بإنشاء ميناء محورى عالمى شرق تفريعة قناة السويس على البحر المتوسط

ويعد مسمى شرق التفريعة من التسميات الجديدة فى خريطة مصر الجغرافية بعد أن تم إعادة فتح قناة السويس للملاحة البحرية فى عام ١٩٧٥، حيث بدأ العمل على توسعة ميناء قناة السويس بهدف تحقيق ازدياد المجرى الملاهى للقناة، وذلك لمساعدة السفن على عبور القناة بشكل أفضل. لذلك فقد تم شق مجرى جديد للقناة من المدخل الشمالى عند الكيلو ٥ شرق بورفؤاد وحتى الكيلو ١٧ جنوب المجرى الملاهى الرئيسى للقناة، ويبلغ طول التفريعة حوالى ١٧ كيلو متر، وتم استخدام ناتج الحفر فى ردم جزء من المياه جنوب بورفؤاد على شكل منط، وأطلق عليه (منط التفريعة)، كما أطلق على المجرى الملاهى الجديد لقناة السويس مسمى (شرق التفريعة) والان يسمى (شرق بورسعيد).

ولقد تم تأسيس الشركة المصرية لتنمية موانئ منطقة شرق التفريعة فى بورسعيد، وذلك لتقييم بعض الخدمات التى تساعد فى نهاية المطاف على جذب المزيد من المستثمرين إلى المنطقة، ويبلغ رأس مال الشركة المرخص به خمسة مليارات جنيه مصرى، ورأس المال المصدر ١٥ مليار جنيه موزعة على خمسة عشر مليون سهم بقيمة اسمية ١٠٠ جنيه للسهم. ومن المقترح أن تقوم هذه الشركة بعد تأسيسها بالمهام التالية:

أ - تنفيذ مشروعات البنية الأساسية التحتية والفوقية داخل منطقة شرق التفريعة ببورسعيد.



| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الغربية | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصنف : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

ب - القيام بعمليات التحليل الاقتصادى والعلمى لجميع الدراسات الاقتصادية.

ج - القيام بالتعاقد مع افضل الشركات والمؤسسات العالية وتحديد الاسلوب الامثل لانشاء الميناء المحورى المركزى المزمع انشاؤه بمنطقة شرق القرية.

د - انشاء جميع الخدمات خلف الميناء المحورى والمتمثلة فى أعمال التخزين، وخدمات اصلاح وصيانة الحاويات، والصيانة الطارئة للسفن أثناء فترات الرسو والمرور بهذا الميناء.

هـ - بناء الوحدات البحرية ذات الحمولات المحدودة، والتي تستخدم فى خدمة الميناء والمنطقة المحيطة.

و - تصنيع قطع الفياض اللازمة للمكينات البحرية والمولدات، وتصنيع بعض المعدات الخاصة بعمليات الصيد، بالإضافة إلى أعمال تقطيع وتخريد السفن ذات الحمولات المحدودة والتي تعتبر قليلة الاستخدام.

ويقع الميناء الجديد والخدمات الملحقة به على مساحة ٢٢ مليون م^٢ ويطول ١١ كم ويعمق ٢ كم وسيدخل فى نطاق استغلال الميناء إقامة منطقة صناعية كبرى على مساحة ٨٧٦ مليون م^٢ جنوب الميناء المحورى، كما سيتم انشاء المنطقة الادارية العالية لخدمة الميناء على مسافة ٤٧ مليون م^٢، بالإضافة إلى المنطقة السياحية التى تبلغ مساحتها ٨ كم^٢، ومناطق للمزارع السمكية والبحريات بمسافة تقدر بـ ١٩٩ كم^٢.. هذا ما يجعله اكبر ميناء محورى من نوعه لتداول الحاويات والتجارة فى الشرق الأوسط، وسيكون الميناء الجديد على رأس قائمة ١٥ ميناء عالميا تتحكم فى توزيع ونقل التجارة العالمية.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم المجلد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

ويساهم الميناء فى ادخال صناعات بحرية جديدة توفر أكثر من ٢٥٠ ألف فرصة عمل كما أنه يعتبر منطقة توزيع تضم عشرة موانئ أو أكثر لمختلف الأنشطة التجارية والاقتصادية والاستثمارية ويتركز فيه حركة تعلق الحاويات منه واليه.. بالإضافة الى عمليات التصنيع ونصف التصنيع والتفليط والتخزين..

والميناء سيضع مصر على خريطة صناعة الخدمات من خلال أنشطة جديدة تتمثل فى السياحة والبنوك والتأمين وتمويل السفن وتخزين السلع وتداول الحاويات وتشغيل عماله واصلاح وصيانة السفن.. بالإضافة إلى المروء الايجابى على مركز القناة والتجارة المصرية وكذلك تنشيط المنطقة الصناعية التى ستقام خلف الميناء.

التعريف بالمشروع:

يعتبر المشروع القومى لتنمية شرق التفريعة ببورسعيد (مشروع صناعى زراعى خدمى) يستهدف تحقيق تنمية اقليمية متكاملة فى منطقة بورسعيد، ويشغل مشروع شرق التفريعة مساحة ٤٦٠ كيلو متر مربع، سيتم تخصيص مساحة ١٩ ألف فدان للمزارع السمكية، وتخصيص ١١٥٤ فداناً للاستثمارات السياحية. كما يتم التخطيط لاستصلاح وزراعة ٥٠ ألف فدان فى الجنوب فى سهل الطينة، وكذلك اعداد مساحة ٤ ملايين متر مسطح للصناعات الحرفية، ويقام المجتمع العمرانى على مساحة ١٥٠٠ فدان.

فلسفة المشروع:

وتقوم فلسفة المشروع على اساس الاستفادة من العوامل التالية:

- ١ - الموقع الجغرافى المتميز لمحافظة بورسعيد، حيث تقع فى ملتقى ثلاث قارات هى أوروبا، وآسيا وأفريقيا.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

٢ - الاطار القانونى لمدينة بورسعيد ككل منطقة حرة عربية.

٣ - كافة المزايا المتوافرة والمتمثلة فى العمالة المدربة والمواد الخام المتاحة والمنتجات البسيطة والسوق الدولية والمحلية والاستثمارات الدولية.

٤ - يتيح المشروع امكانية استغلال المزايا النسبية للعالم العربى عامة ولمصر خاصة، مع امكانية تحويلها الى مزايا تنافسية خاصة فى ظل التطورات الاقتصادية العالمية.

اهداف المشروع :

يهدف المشروع القومى لتنمية شرق التفريعة بمدينة بورسعيد الى تحقيق مجموعة الاهداف الاقتصادية والاجتماعية التالية:

١ - اعادة هيكلة خريطة مصر العمرانية والاقتصادية والاجتماعية، حيث أنه من المأمول أن يتم تحقيق الآتى:

أ - جذب نسبة كبيرة من سكان الوادى الضيق المزدحم الى المنطقة الجبيلة.

ب - توفير فرص العمل ورفع المستوى المعيشى للسكان.

ج - زيادة نسبة مشاركة القطاع الخاص فى المشروعات المزمع اقامتها فى المنطقة.

٢ - توفير المناخ الاستثمارى المناسب الذى يساعد على جذب الاستثمارات المحلية والاجنبية، وهذا يمكن من تحقيق الآتى:

أ - دعم البنية الاساسية اللازمة للمشروع، من طرق وشبكات اتصالات ومرافق فى مجالات الكهرباء والطاقة وغير ذلك.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الغربية | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

ب- الاستفادة من وجود المنطقة الحرة الواقعة جنوب الميناء المحورى المركزى والتى تضم مناطق إقامة الصناعات الكبيرة والمتوسطة والصغيرة - فى تنمية الصناعات التصديرية وإنتاج البدائل للمكونات المستوردة.

٣- المساهمة فى زيادة الناتج القومى من خلال:

أ- زيادة الإنتاج الزراعى والصناعى لخدمة الأسواق المحلية.

ب- تنمية العوائد المحققة من التجارة غير المنظورة فى قطاع النقل البحرى والخدمات المرتبطة به.

ج- تنمية العوائد المحققة من التجارة غير المنظورة فى قطاع السياحة والخدمات المرتبطة به.

د- الاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والبشرية والرأسمالية المتاحة فى منطقة القناة بصفة عامة ومحافظة بورسعيد بصفة خاصة.

هـ- تنمية الانتاج من الثروة السمكية فى المزارع السمكية والبحيرات والتى تبلغ مساحتها مايقرب من ١٠٠ كيلومتر مربع.

الاستثمارات المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد:

يوضح الجدول الآتى الاستثمارات التى تم تخصيصها لتنمية محافظة بورسعيد موزعة حسب القطاعات، مع تخصيص الجزء الأكبر منها لمشروع شرق بورسعيد وذلك لعام ١٩٩٩/٩٨.

| | | | |
|-------------------|--------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القريفة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

الاستثمارات المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد

(القيمة بالآلاف جنيه)

| القطاعات | القيمة |
|--------------------------|--------|
| الزراعة واستصلاح الاراضى | ٧٥٤٤ |
| الرى والصرف | ١٤٤٧٨٣ |
| الصناعة والتعدين | ٦٥٠٠ |
| الكهرباء | ٦٥٢٥ |
| البترول | ٢١١٣ |
| المقاولات | ٥٣٩ |
| نقل ومواصلات وتخزين | ١٤٩٠٨٩ |
| قناة السويس | ٨٠٧٠٠ |
| التجارة | ٢٢٣٨٨ |
| الاسكان | ٥٠٠ |
| المرافق | ٩١١٠٣ |
| الخدمات التعليمية | ٢٤٨٨٥ |
| الخدمات الصحية | ٣٣٠٢ |
| خدمات أخرى | ٨٦٦٨ |
| الاجمالى | ٥٤٨٦٤٠ |

يتضح من الجدول السابق مايلى:

تقدر اجمالى الاستثمارات المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد فى عام ١٩٩٩/٩٨ بنحو ٥٤٨٦٤٠ مليون جنيه، وذلك طبقا لخطة التنمية لعام ١٩٩٩/٩٨. تم توزيع هذه المبالغ المخصصة للاستثمار على القطاعات المختلفة

٥ المصدر: وزارة التخطيط (١٩٩٨)، خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية لعام - ١٩٩٩/٩٨ - العام الثانى من الخطة الخمسية الرابعة (٩٧ - ١٩٩٨ - ٢٠٠١/٢٠٠٢)، المجلد الاول، مايو.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفرقة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

بنسب مختلفة، وفيما يلى توضيح لتوزيع هذه الاستثمارات طبقا لاولوية التوزيع على هذه القطاعات:

أ - يقدر نصيب قطاع النقل والمواصلات والتخزين بنحو ١٤٩ر٠٨٩ مليون جنيه بنسبة ٢٧٪ من جملة المبالغ المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد.

ب - يقدر نصيب قطاع الرى والصرف بنحو ١٤٤ر٧٨٣ مليون جنيه، بنسبة ٢٦٪ من جملة المبالغ المخصصة للاستثمارات.

ج - بالنسبة لنصيب قطاع المرافق فيقدر بنحو ٩١ر١٠٣ مليون جنيه، بنسبة ١٦٪ من جملة المبالغ المخصصة للاستثمارات فى المحافظة.

د - اما بالنسبة لنصيب قناة السويس من الاستثمارات، فهي تقدر بنحو ٨٠ر٧ مليون جنيه، بنسبة ١٤٪ من اجمالى مبالغ الاستثمار.

هـ - يلى ذلك المبالغ المخصصة للاستثمارات فى القطاعات الأخرى، حيث يقدر نصيب قطاع الخدمات التعليمية بنحو ٢٤ر٨٨٥ مليون جنيه بنسبة ٤٥٪ من الاجمالى، كما يقدر نصيب قطاع التجارة بنحو ٢٢ر٣٨٨ مليون جنيه بنسبة ٤١٪ من الاجمالى ويقدر نصيب قطاع الخدمات الأخرى بنحو ٨ر٦٦٨ مليون جنيه بنسبة ١٦٪ من الاجمالى.

و - كما يقدر نصيب قطاع الزراعة واستصلاح الأراضى بنحو ٧ر٥٤٤ مليون جنيه بنسبة ١٤٪ من جملة المبالغ المخصصة لتنمية المحافظة.

ز - كذلك يقدر نصيب قطاع الصناعة والتعدين بنحو ٦ر٥٠٠ مليون جنيه، بنسبة ١٢٪ من جملة المبالغ المخصصة للاستثمارات، ونصيب قطاع الكهرباء من الاستثمارات يقدر بحوالى ٦ر٥٢٥ مليون جنيه بنسبة ١٢٪ من الاجمالى.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الظريفة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

محاور تنمية المنطقة:

المحور الأول: التنمية الصناعية.. تتمثل فى المنطقة الحرة الصناعية تضم هذه المنطقة مختلف انواع الصناعات الثقيلة والمغذية والتجميعية والصناعات البحرية والمينائية.

المحور الثانى: التنمية السياحية.. حيث تتمتع منطقة شرق بورسعيد بسواحل لم تستغل بعد وهى من أجمل الشواطئ فى مصر بل وفى حوض البحر الابيض باكله، وتم التخطيط لاقامة ثمانى قرى سياحية على امتداد هذه المنطقة تصل الى ١١ قرية سياحية مستقبلا على شاطئ بورسعيد.. واقامة مطار دولى لخدمة حركة السياحة والمستثمرين والتصدير والاستيراد فى المنطقة الصناعية المجاورة وكذلك حركة الشحن والتصدير بالميناء الجديد.

المحور الثالث: التنمية الزراعية.. وهو فى منطقة أراضى الاستصلاح بأراضى سهل الطينة التى تقع فى جنوب المنطقة الصناعية وبها ١٢٠ ألف فدان تصلها مياه نهر النيل عبر ترعة السلام، وتقرر اقامة ٥ قرى نموذجية ومركز ادارى لها لاستيعاب حركة الاستيطان بالمنطقة وسيلحق بهذه القرى مجتمع سكنى جديد للعاملين بالمنطقة الحرة وتستوعب هذه القرى ١٥٠ ألف نسمة وسيطلق عليها «بورسعيد الجديدة» مع توفير كافة الخدمات والمرافق من مدارس ومستشفيات واسواق وبنوك ومراكز شباب ورياضة ونواد اجتماعية للترفيه، وهذه الرقعة الزراعية ستنقل محافظة بورسعيد لأول مرة فى تاريخها من محافظة مستهلكة الى محافظة منتجة للمنتجات الزراعية ومصدره لها وستقام على هذه المنتجات عدة مشروعات للتصنيع الزراعى مثل مشروعات التجفيف والتعليب لمنتجات الخضروات والفاكهة.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق النظرية | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

المحور الرابع: تنمية الثروة السمكية.. حيث توجد ٥٠ ألف فدان جنوب
الميناء والمنطقة الصناعية وهى شبه بحيرة يجرى تطويرها وتحويلها الى منطقة
مزارع سمكية لانتاج اجود انواع الاسماك للاستهلاك المحلى والتصدير.

فرص الاستثمار فى منطقة شرق النظرية ببورسعيد:

من المقترح توطين واقامة عدد من المشروعات الرئيسية فى منطقة شرق
بورسعيد حيث تهدف هذه المشروعات الى دفع حركة التجارة العالمية، وتسهم
فى تحقيق التنمية الاقتصادية بالمنطقة. كذلك تعمل هذه المشروعات على توفير
فرص عمل للشباب وبالتالي تصبح هذه المنطقة نقطة جذب للسكان، ويمكن
توضيح هذه المشروعات المقترحة اقامتها فى هذه المنطقة على النحو التالى:

١ - الميناء المحورى المركزى:

يقع الميناء المحورى المركزى موازيا لتقريفة قناة السويس بعمق ٢ كيلومتر،
ويبلغ طول هذا الميناء حوالى ١١ كيلو متر، وتقدر مساحته بنحو ٢٢٥ كيلومتر
مربع.

٢ - المنطقة الصناعية الحرة:

تقع المنطقة الصناعية الحرة جنوب الميناء المحورى المركزى وتقدر مساحة
هذه المنطقة بنحو ٨٧٦ كيلومتر مربع، وتضم مناطق للصناعات الثقيلة
والمتوسطة والصغيرة ومراكز للخدمات الصناعية.

٣ - المنطقة الادارية العالمية:

تقدر مساحة المنطقة الادارية العالمية بنحو ٤٧ كيلومتر مربع، وتضم
توكيلات شركات الملاحة البحرية العالمية والمصرية، وكذلك فروع لشركات
الطيران والبنوك وشركات.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

تحديات الاستثمار فى منطقة شرق التفريعة:

هناك عدد من المعوقات التى تمثل تحديات للمشروع القومى للتنمية شرق بورسعيد نذكر منها مايلى:

المعوقات القانونية:

نتيجة لقيام وزارة الأشغال العامة والموارد المائية بتمليك أراضى زراعية بسهل الطينة لبعض المتنفذين، ويمكن القضاء على هذه المعوقات من خلال إقامة شركة مساهمة زراعية.

المعوقات التشريعية:

وهى المعوقات المرتبطة بالقوانين والتشريعات التى تفرضها الدولة على المشروع، ويتطلب القضاء على هذه المعوقات صدور قانون من المجلس التشريعى بمنح الهيئة القومية بالمشروع صلاحية تحديد نطاق المناطق الحرة العامة والخاصة داخل البلاد.

المعوقات المالية:

وتتمثل هذه المعوقات فى عدم توافر الأموال اللازمة لإقامة البنية الأساسية للمشروع، وبالتالي يجب أن تتوافر هذه الأموال اللازمة لإقامة البنية الأساسية للمشروع، من أجل جذب رؤوس الأموال الأجنبية اللازمة للاستثمار.

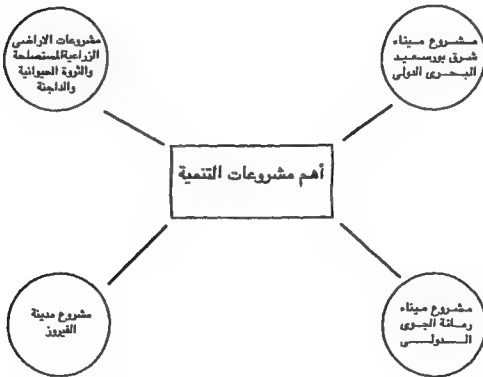
المعوقات الإدارية:

تتمثل فى تعدد الجهات المعنية بالموافقة على المشروعات الاستثمارية، مما يستنفذ جهدا ووقتا كبيرا من المستثمرين، كما يؤدى ذلك الى ضياع الفرص الاستثمارية التى يمكن الاستفادة بها من جانب المستثمرين، وبالتالي لابد من أن تقوم الحكومة بإعادة النظر فى سياستها تجاه الاستثمار بمنطقة شرق بورسعيد بحيث تختصر الإجراءات الروتينية التى تضعها لقبول أى مشروع استثمارى.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القريفة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

أهم مشروعات التنمية فى بورسعيد:

هناك مجموعة من مشروعات التنمية التى من المتوقع أن تغطى مجالات عديدة فى مدينة بورسعيد، يمكن توضيحها من خلال الشكل التالى:



| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

أولاً: مشروع ميناء شرق التفريعة البحرى الدولى:

يعد مشروع ميناء شرق بورسعيد البحرى الدولى من المشروعات الهامة التى تدخل ضمن الاستراتيجية الاقتصادية العملاقة لتطوير مدينة بورسعيد، باعتبار هذه المدينة جزءاً هاماً من خريطة مصر الاستثمارية القومية، ويهدف هذا المشروع الى انشاء ميناء محورى عالمى شرق تفريعة قناة السويس بحيث يضم هذا الميناء محطة حاويات عميقة تخدم حركة اعادة الشحن فى منطقة شرق البحر المتوسط.

فلسفة المشروع وتقوم على مائتين:

١ - توفير المساحات التخزينية اللازمة للتوسعات المستقبلية فى هذا الميناء، وذلك لتنفيذ خطط التنمية الشاملة.

٢ - العمل على تنفيذ وتطبيق نظام متكامل وكفء للنقل متعدد الوسائط فى هذا الميناء، وبمعه بشبكة جديدة من الطرق البرية داخل البلاد.

٣ - انشاء طريق نولى بمحاذاة شرق قناة السويس من بورفؤاد وحتى بورطوفيق، ومن شرق البحيرات المرة الى نخل فى قلب سيناء، ومنها إلى نويبع وايلات والعقبة، وخط آخر بمرآة الساحل الشمالى حتى العريش ورفع وغزة.

الموقع الجغرافى:

يمتد ميناء شرق بورسعيد البحرى الدولى من الكيلو ٥ جنوب شرق تفريعة قناة السويس من الناحية الشرقية، وحتى الكيلو ٣٠ جنوباً موازياً لمجرى قناة السويس، ويتخذ السوق الشرقى للميناء خطاً منحنياً، إذ يمتد من الشرق بعرض يبدأ من ٣ كيلو متر، ويزداد اتساعاً كلما اتجهنا جنوباً حتى يصل الى ٢٠ كيلومتر.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الضفة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

ومن المتوقع ان تكون المساحة الاجمالية لمشروع الميناء من ٢٢٠ الى ٢٥٠ كيلو متر مربع. أما عن الأقسام المختلفة للميناء، فمن المقترح أن يتم تقسيمها الى أربعة أقسام هي:

١ - منطقة أرصفة الميناء:

وتتكون من أرصفة بحرية تصل مجموع أطوالها الى ٢٥ كيلو متر وتحتوى على ١٦٠ مرسى، بحيث تستقبل ١٦٠ سفينة يومياً.

٢ - المنطقة التجارية:

وتشتمل على أكبر محطة حاويات ومناطق لتخزين المنتجات المصنعة فى المنطقة الصناعية فى الميناء وبضائع الترانزيت ومخازن الغلال.

٣ - المنطقة الصناعية:

يقام فى هذه المنطقة الصناعية المشروعات بفرض التصدير، وتستفيد المشروعات القائمة من الميناء فى استيراد المواد الأولية والنصف المصنع.

٤ - المنطقة السكنية:

يتم انشاء هذه المنطقة بفرض توفير اماكن لاقامة موظفى وعمال الاقسام المختلفة العاملين فى الميناء البحرى الولى بشرق بورسعيد.

أهداف مشروع ميناء شرق بورسعيد البحرى الدولى:

تتمثل أهم الأهداف المرجوة لتنفيذ مشروع ميناء شرق بورسعيد البحرى الولى فيما يلى:

١ - تحويل منطقة شرق الضفة الى بورصة عالمية لكثير من السلع الاستراتيجية الهامة، حيث سيصبح هذا الميناء مركزاً لتوزيع تجارة الترانزيت العالمية.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الغربية | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

٢ - الإبقاء على أهمية قناة السويس كشريان رئيسى للتجارة العالمية فى مواجهة المنافسة الشرسة من الموانى الأخرى.

٣ - تلبية احتياجات النقل العالمية، وإتاحة الفرص لاستقبال الحاويات والسفن العملاقة.

٤ - إقامة مجتمع عمرانى جديد بسيئاء يكون بمثابة خط الدفاع الاستراتيجى لمدينة بورسعيد.

٥ - تنشيط تجارة الخدمات بما يساهم فى تنسيط الاقتصاد المصرى، وتوفير رؤوس الأموال اللازمة للاستثمارات، وزيادة فرص العمل.

٦ - الاعتماد على القطاع الخاص، حيث يقتصر دور الدولة على انشاء مشروعات البنية الأساسية اللازمة للمشروع.

ثانياً: مشروع ميناء ومانة الجوى الدولى:

يتخذ هذا الميناء الجوى المقترح انشاؤه من مدينة رمانة اسماً مقترحاً له نظراً لأن مدينة رمانة تمدده من الناحية الشمالية.

ويخدم هذا الميناء الجوى:

١ - سكان محافظات سيناء والقناطر وبمياط والنقيلية والشرقية لقرب المسافة بين تلك المحافظات وموقع ميناء رمانة الجوى مقارنة بمطار القاهرة.

٢ - سكان غزة وباقى سكان دولة فلسطين، حيث يبعد هذا الميناء الجوى عن منطقة غزة بحوالى ١٩٠ كيلو متر.

٣ - الطائرات العابرة، حيث يقوم هذا الميناء الجوى بتزويد الطائرات بالوقود اللازمة لها.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|---------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق البفريفة | اسم كاتب المقال : | عمد لنا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

ثالثا: مشروع مدينة الفيروز:

من المقترح اقامة مدينة الفيروز فى منطقة شرق بورسعيد باعتبارها امتداد لمدينتى بورسعيد وبورفؤاد، ومن المقترح أن يتم ربط هذه المدن الثلاثة ببعضها البعض من خلال جسرين أحدهما يربط مدينة بورسعيد بمدينة بورفؤاد والثانى يربط مدينة بورفؤاد بمدينة الفيروز.

ومن المقترح اقامة مدينة الفيروز على مساحة اجمالية تصل الى حوالى ١٥٠٠ كيلومتر مربع، وتتميز هذه المدينة المقترح اشناؤها بوجود شاطئ من ناحية الشمال يصل طوله الى ١٠٠ كم، يمتد من شرق التفرعة حتى مدينة بير العبد.

المزايا التى تتمتع بها مدينة الفيروز:

١ - القاز الطبيعى المكتشف حديثا شمال بورسعيد وبورفؤاد، وامكانية استغلاله كمصدر من مصادر الطاقة بها.

٢ - معدات وسيارات وأنوات البناء وخلافه التى ستوفرها مصانع المنطقة الصناعية المقترح اقامتها فى مدينة جلبانة بنظام الاستثمار الداخلى جنوب بورسعيد.

٣ - توافر الثروة السمكية فى بحيرات البردويل والمنزلة والبحر المتوسط وامكانية الاستفادة منها.

٤ - الاستفادة من أشعة الشمس الصافية والساطعة فى اقامة سخانات شمسية للاستخدامات المنزلية.

ومن المتوقع أن تصبح مدينة الفيروز من أكبر المراكز التجارية العالمية، حيث أنه من المأمول أن تشتمل على عدد من المؤسسات الدولية والشركات المالية

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الغربية | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

والتجارية ومكاتب الاستشارات المحاسبية والقانونية والهندسية ووكالات الملاحة البحرية والسفر والسياحة.

رابعا: مشروعات الأراضى الزراعية المستصلحة والثروة الحيوانية والداجنة:

تتطلع مشروعات الأراضى الزراعية المستصلحة والثروة الحيوانية الى استصلاح وزراعة ما بين ١ الى ٢ مليون فدان جنوب وجنوب غرب المدينة، وذلك للعمل على إمتداد منطقة شرق التفريعة والميناء البحرى بالإضافة الى تنمية الثروة الحيوانية والداجنة للعمل على تزويد المنطقة بما تحتاج اليه من اللحوم والألبان وبالتالي تأمين الاكتفاء الذاتى لها.

تم توقيع عقود الدفعة الأولى من المشروعات الجديدة بالمنطقة بتكلفة اجمالية نحو ١٢ مليار جنيه توفر فرصة عمل بنحو ٩٢٠٠ فرصة. والمشروعات تتمثل فى: تنمية أراض، انتاج صناعات، إعادة تصنيع خرقة اسفن، انتاج الفواء والمستلزمات الطبية، انتاج مواد البناء.

من المتوقع أن يبدأ الميناء المحورى أولى مراحل التشغيل فى مطلع عام ٢٠٠٣ حيث سستبدأ المرحلة الأولى من رصيف تداول الحاويات بطول ١٢٠٠ مترا فى العمل بطاقة تداول تتضاعف حتى ١٠ مليون حاوية لتزفع طاقة الميناء مع عام ٢٠١١ الى ٣ مليون حاوية.

وقد أوضحت دراسة الجدوى للمشروع أن العائد المتوقع له يتراوح بين ١٤ - ١٦٪ من رأس المال فى السنوات الأولى من عمل حيث أنه يسهم فى جذب الاستثمارات الأجنبية لاقامة صناعات تحويلية مختلفة فضلا عن تجارة الترانزيت.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الغربية | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

موقف البيئة الأساسية للمشروع القومى لتنمية شرق

بورسعيد:

أولاً: التغذية بالكهرباء:

المرحلة الأولى:

- يتم تركيب عدد ٢ محطة محولات متنقلة جهد ١١/٦٦ ك.ف سعة ١٠ ميجاوات أمبير لكل محطة.

- جارى حالياً تنفيذ الخط الهوائى القنطرة شرق/ شرق بورسعيد بطول حوالى ٢٥ كم لتكون التغذية الكهربائية متوفرة فى آخر يناير ١٩٩٩.

المرحلة الثانية:

محطة المحولات الدائمة:

انشاء محطة محولات جهد ٢٢/٦٦/٢٢٠ ك.ف. سعة ١٢٥×٢ ميجاوات أمبير فى موقع محطة المحولات المتنقلة.

الموقف التنفيذى:

تم طرحها مناقصة وستفتح فى ١٩٩٩/١/٢ ومن المتوقع الانتهاء منها فى فبراير ٢٠٠٠.

محطة التوليد البخارية:

- انشاء محطة توليد بخارية قدره ٢٢٥×٢ ميجاوات تعمل بالغاز الطبيعى والمازوت بنظام الـ BOOt.

الموقف التنفيذى:

- تم اعداد القائمة المختصرة وتم الاعلان عنها فى ١٩٩٨/٩/٢٠.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القريفة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

– تم تقديم العروض فى ١١/٣٠/١٩٩٨.

– من المنتظر توقيع الاتفاقيات فى الربيع الأول من عام ١٩٩٩.

– تم استلام موقع المحطة وتم البدء فى أعمال الجسات.

– الموعد المخطط لبدء التشغيل ديسمبر ٢٠٠٢.

ثانياً: التغذية بالمياه:

تبلغ الاحتياجات الكلية للمنطقة ٦٠٠ ألف متر مكعب/يوم.

المرحلة العاجلة:

– الاعتماد على محطة مياه القنطرة شرق التى يبلغ تصرفها الحالى ٦٠٠ لتر/ث.

– جارى الاعداد لبدء توسعات هذه المحطة لزيادة تصرفها الى ١٢٠٠ لتر/ث.

المرحلة الدائمة:

– جارى دراسة انشاء مأخذ للمياه على النيل فى العداية أو جنوب فارسكور.

– جارى دراسة انشاء عدد ٢ خط مواسير بقطر ١٥٠٠ مم لنقل المياه العكرة إلى محطة تنقية المياه المقترح اقامتها خارج حدود المشروع.

– مقترح انشاء محطة لتحلية مياه البحر بجوار محطة توليد الكهرباء بطاقة حوالى ٢٠ ألف متر مكعب/ يوم لتغذية المنطقة السياحية ومقترح انشاءها بنظام الـ BOOT.

| | | | |
|-------------------|--------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القنطرة | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

ثالثا: الطرق:

١ - طريق القنطرة / العريش:

تطوير وإزدياج الطريق ليصير ٤ حارات مرور مفصولة بجزيرة وسطى.

٢ - مقترح انشاء وصلتين اقليميتين لربط الميناء المحورى والمنطقة الصناعية والمناطق الإدارية والسياحية بطريق القنطرة/ العريش.

- الوصلة الأولى بطول حوالى ٢٥ كم فى اتجاه الجنوب.

- الوصلة الثانية بطول حوالى ١٢ كم فى اتجاه الشرق.

٣ - مقترح اختيار مسار الطريق الدولى الشمالى ليمر جنوب موقع المنطقة لربطها بدول المشرق والمغرب العربى مع انشاء نفق تحت قناة السويس.

رابعا: السكة الحديد:

- انشاء وصلة حديدية بطول حوالى ٤٥ كم تصل منطقة الميناء بالقنطرة جنوبا ثم الاسماعيلية لربطها مع باقى شبكة الجمهورية والشبكة المقترحة فى وسط وجنوب سيناء.

- إنشاء وصلة حديدية بطول حوالى ٣٠ كم لربط الميناء والمنطقة الصناعية بالساحل الشمالى لسيناء حتى رفح.

خامسا: الاتصالات:

المرحلة العاجلة:

- توفير خدمات الاتصالات للمنطقة عن طريق التليفون المحمول.

- عمل شبكة لاسلكى فى ٤ مواقع.

| | | | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الغربية | اسم كاتب المقال : | محمد ندا |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | |
| المصدر : | (كتاب مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩ |

موقف التنفيذ:

– تم بالفعل تغطية جزء من المنطقة بضممة التليفون المحمول وجارى استكمال باقى المناطق.

– بالنسبة لشبكة اللاسلكى من المقرر الانتهاء منها بعد ٥ شهور.

المرحلة الدائمة:

– انشاء عدد ٣ سنترالات اليكترونية لخدمة المنطقة الصناعية والإدارية والسكنية والسياحية بسعة عشرة الاف خط لكل سنترال ويمكن زيادة سعتها مستقبلا.

– يتم ربط هذه السنترالات بسنترال بورفؤاد عن طريق كابل بحرى أسفل قناة السويس ويتم انشاء شبكة الكابلات الرئيسية من الالكاف الضوئية لربط السنترالات ببعضها والربط مع بورسعيد من خلال النفق المزمع إنشاؤه.

موقف التنفيذ:

– مدة تنفيذ السنترالات ١٢ شهر.

– سيتم البدء فى العمل بعد الانتهاء من تمهيد الطرق الداخلية.

سادسا الغاز الطبيعى:

– امداد المنطقة بالغاز الطبيعى عن طريق ربطها بخطوط الغاز التى تبدأ من محطة بورفؤاد إلى العريش عن طريق خطين قطر ٣٦، ٤٢ بوصة.

الموقف التنفيذى:

– تم اعداد خريطة خط الغاز قطر ٣٦ بوصة شرق القناة حتى العريش.

– تم البدء فى خط الغاز قطر ٤٢ بوصة فى الجزء الواقع غرب القناة.

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الضفة | اسم كاتب المقال : | جمال فاضل |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ١٥٧٥ |
| المصدر : | (مجلة) الاهرام الاقتصادى | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٣/١٥ |



أبرم البنك التجارى الدولى مصر وبنك «آى إن جى بيرنج» الهولندى اتفاقا خاصا بالمكون الاجنبى وقيمته ١٥٠ مليون دولار فى عقد إنشاء الميناء الجديد لمشروع شرق بورسعيد الذى ينفذه كونستوتوم بمضمن أربع شركات عالمية متخصصة فى التكرية وبناء الموانى وهى : «بوسكالس» بيلاست تيدام الهولنديين، جى دى تى تولى للبحريكة ، هيوئداى الكورية سيوتضمن الاتفاق ان يضمن البنك الهولندى للشركات الأربع فى اطار استراتيجيه التجارى الدولى مصر لدعم المشروعات القومية للدولة والتي وضعها مجلس ادارته وبدأ تنفيذها خلال العامين الماضيين.

قيمته ١٥٠ مليون دولار واتفاق مع «آى أن جى بيرنج» الهولندى:

التجارى الدولى يمول أربع شركات عالمية لتنفيذ ميناء شرق بورسعيد ضخ ٣٠% من محفظة القروض فى مشروعات ذات صفة قومية

كان ٢.٨ مليار جنيه نهاية ٩٧ - ثلاث شركات دولية متخصصة فى التكرية والحفر فى البحر وتتواجد فى مشروع ميناء العين السخنة من اصل ١٢ شركة مقاولات دولية لجرى معها التجارى الدولى مصر اتصالات اسفرت عن تقديمها اليه بطلبات اصدار خطابات ضمان نهائية لاعمالها ضمن مشروع تنمية خليج السويس وعلى اثرها اصدر التجارى الدولى خطابات مبدئية بما قيمته ٢% من قيمة الاعطاءات تم زيادتها الى ٥% ثم الى ١٠% بما قيمته ٢٥ مليون دولار .

ويدرس التجارى الدولى مصر والاستثمارى المصرى لمشروع نفق

بورسعيد الذى سيقام تحت قناة السويس طلبات تمويل القاولين المنفذين . وكان تم عقد اجتماع ضم الاستثمارى المصرى للمشروع وشركات متخصصة فى اقامة لنفاق تحت اللاء

وقال رئيس التجارى الدولى محمود عبدالعزیز ان البنك اصدر خطابات ضمان مبدئية تحت مظلة مشروع تنمية بورسعيد بقيمة ٢٠ مليون دولار مضيفا انه يجرى الاتفاق على اصدار دفعة قيمتها ٢٠ مليون دولار من تلك الخطابات للشركات التى فازت بعقد تنفيذ الميناء . ويؤكد عبدالعزیز ان ٢٠% من اجمالي محفظة قروض التجارى الدولى - بلغت ٩.٤ مليار جنيه نهاية عام ٩٨ بنسبة نمو ١٩% عن مثيلها نهاية عام ٩٧ - يدفع بها البنك فى اتجاه مشروعات ذات صفة قومية وفى هذا السياق تجرى مساهمة التجارى الدولى مصر التى تبلغ قيمتها ٥١ مليون دولار فى محطة كهرواء سيدى كبرى من اصل تمويل قيمته ١٨٧ مليون دولار والتي ستقام بنظام مبي اوتى - بجانب قيام للتجارى الدولى بدور وكيل للضمانات الخاصة بالمؤسسين .

وفى صدد المشروعات القومية يخطط التجارى الدولى مصر لتعميق دوره فى تأمين العملة الاجنبية لها والاحتياجات المالية بالعمله بحصة عامة ومشروعى شرق بورسعيد وتنمية خليج السويس بصفة خاصة وفى هذا الاطار اصدر البنك خطابات ضمان بقيمة ٦٠ مليون دولار - رحيد خطابات الضمان التى اصدرها التجارى الدولى بلغ ٤.٥ مليار جنيه نهاية عام ٩٨

اسم كاتب المقال : محمد البردير
رقم العدد : ٤١١٥٥
تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٨/١١

الموضوع الرئيسى : شرق السويس
الموضوع الفرعى : المصنوع
الاهرام

الجنزورى عقب توقيع عقد محطة حاويات ميناء شرق بورسعيد:

معدل النمو وصل العام الحالى إلى ٦٪ ونأمل وصوله إلى ٧٪ العام المقبل نموذج فى إنشاء المشروعات بنظام B.O.T لتتفرغ الحكومة للخدمات الأساسية للمواطنين

الحكومة أنفقت ١,٥ مليار جنيه فى إقامة المجرى الملاحي وتجهيزات ميناء شرق بورسعيد

مقابلة:

محمد البردير

وقال إن مصر سعت للخروج إلى الأراضي الجديدة بعيدا عن الوادى القديم وتقوم حاليا بتنفيذ مشروعات ضخمة فى جميع الأرجاء كما أخذت بنظام B.O.T لتنفيذ المشروعات فى الطرق والموانئ والأرصفة والنقل والطائرات حتى تقوم الدولة بواجبها لتكفي الخدمات الرئيسية للمواطنين وعلى رأسها التعليم والصحة ورعاية الشباب وغيرها من الخدمات الأخرى.

وقال رئيس مجلس الوزراء أننا نأمل فى أن يصل معدل النمو فى العام المقبل إلى ٦,٥٪ وأضاف أن مصر أنفقت ١,٥ مليار جنيه فى إقامة المجرى الملاحي والتجهيزات الخاصة بميناء شرق بورسعيد الذى تم توقيع العقد الخاص لمحطة الصاويات به أمس وإن هذه المحطة تتكلف ٤٨٠ مليون دولار ويشترك فى تنفيذها شركتان هولندية وبنمركية بنسبة ٧٠٪ والجانب المصرى يقوم بتنفيذ البنية التحتية (٢٤٠٪).

ويشارك فى التنفيذ من الجانب المصرى الجهاز المصرفى ورجال الأعمال المصريين.

وقال الجنزورى إن مصر أنفقت ما يقرب من مليار جنيه فى مشروع ميناء العين للسفينة وأن محطة الصاويات بهذا البناء تتكلف نحو ٢٠٠ مليون دولار بنظام B.O.T. ووجه الدكتور الجنزورى الشكر إلى وزير النقل والمواصلات ومحافظ بورسعيد وقطاع النقل ومصلحة قناة السويس لاستضافتهم فى هذا المشروع القومى.

وأعلن المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات أنه بتوقيع هذا العقد تتم من خطوات تنفيذ المرحلة الأولى من ميناء شرق بورسعيد والذى تتكون من محطة حاويات طول رصيفها يصل إلى ٢٤٠٠ متر وبطاقة ٢,٥ مليون حاوية فى السنة.

وقال أنه يجرى حاليا العمل فى حفر الممر الملاحي بطول ١٣ كيلومترا وعمق ١٨,٥ متر وبناء حاجز الأمواج بطول ٣٤٠٠ متر ويقوم بتنفيذ هذا العمل ٤ شركات اجنبية عالمية وشركة مصرية. وقال إن طول الرصيف سيصل إلى ١٢٠٠ متر وعمق ١٦,٥ متر ووقع العقد مع مجموعة مكونة من شركة مصرية وشركة إيطالية ذات خبرة طويلة فى إنشاء هذا النوع من الأرصفة وتم بالفعل تسلم موقع الرصيف وبدأ العمل فى التجهيزات الأولية له.

وأوضح المهندس سليمان متولى أنه تم طرح عملية إنشاء وإدارة المحطة فى منافسة عالمية بين كبريات الشركات العالمية المتخصصة فى إدارة محطات الحاويات بالتعاون مع رأس المال المصرى حيث رست على الفشل العروض التى تقدمت فى المنافسة وبما يتماشى مع المصالح القومية المصرى.

وأشار إلى أنه تم توقيع العقد أمس بالأحرف الأولى مع شركة قناة السويس لتداول الحاويات وهى شركة مساهمة مصرية تحت التأسيس برأس مال مشتركته وقال أن جميع أعمال إنشاء المرحلة الأولى من ميناء شرق بورسعيد تشترك مع بعضها ومع توصيل البنية الأساسية إليها لتستكمل جميع الأعمال فى مارس ٢٠٠١ على أن تبدأ محطة الحاويات العمل فى أول سبتمبر ٢٠٠١.

شهد الدكتور كمال الجنزورى رئيس مجلس الوزراء أمس بفر مجلس الوزراء توقيع عقد تنفيذ إنشاء وإدارة محطة حاويات ميناء شرق بورسعيد بنظام B.O.T بين اتحاد النقل البحرى المصرى وشركة قناة السويس لتداول الحاويات وشركتين عابقتين أحدهما هولندية والأخرى بنمركية.

وأعلن الدكتور كمال الجنزورى رئيس مجلس الوزراء عقب توقيع العقد أن سياسة الرئيس حسنى مبارك تعتمد أساسا على تنمية الاقتصاد المصرى والخروج من الوادى القديم إلى الأفق المصرية الجديدة والعمل على زيادة النمو الاقتصادى وزيادة دخل الفرد.

وقال رئيس مجلس الوزراء إن معدل النمو فى الناتج المحلى الإجمالى يبلغ حاليا ٦٪ سنويا وأن توقيع هذا العقد يعتبر بداية لتنفيذ سياسة الرئيس مبارك تجاه التنمية الشاملة.

| | | | |
|-------------------|-------------|-------------------|--------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القريجة | اسم كاتب المقال : | محمد النردير |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ٤١١٥٥ |
| المصدر : | الاهرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٨/١١ |

واضاف ان الحكومة ستتولى حفر وتجهيز البحر الملاحي للميناء المصري بشرق بورسعيد واتشاء حاجز الأمواج والصنفا ونوصيل الجنية الأساسية (طريق) سكة حديد - كهرباء - مياه) إلى حدود محطة الحاويات وتكثف الدولة في ذلك حوالي ٣٠٠ مليون دولار بخلاف الجنية الأساسية للمشروع وتكثف شركة الحاويات باتشاء وإدارة محطة الحاويات لمدة امتياز ٣٠ سنة .

واضاف المهندس سليمان متولى ان ميناء شرق بورسعيد سيصبح نواة اكبر محطة حاويات في حوض البحر المتوسط ويكون اكبر الموانئ التجارية العالمية حيث انه قابل للتطوير والتوسيع ليصل مجموع اطوال رصيفه إلى ١,٨ كيلومتر ويهدر مشروعا قوميا يخدم المنطقة الحرة الجارى إنشاؤها شرق بورسعيد علاوة على التجهيزات لتدريب وتشغيل عمالة فنية متخصصة من شباب مصر.

والقى معلقو الشركاتين الهولندية والبنماركية كلمتين عقب التوقيع اعربا فيها عن سعادتهما بتنفيذ هذا المشروع العملاق في مصر، والتي تضم اقدامها بقوة على خريطة الملاحة الدولية بتنفيذ المشروع العملاق في شرق بورسعيد كما اعربا عن ثقتهما بقدرة الاقتصاد المصري واتساده بمساحة الرئيس مبارك التي تهدف إلى توجيه قدرات القطاع الخاص المصري إلى التنمية في المشروعات الكبرى ومن بينها مشروع ميناء شرق بورسعيد الذي يحتل موقعا مهما على خريطة العالم بالنسبة للملاحة الدولية ويربط بين قارات العالم كما انى رجل الاعمال المصري ابراهيم كامل قال فيها انه ينتهز هذه الفرصة لتقديم اقتحة والتقدير للرئيس مبارك وإلى الحكومة برئاسة الدكتور جمال الجبوري وقال إن فريق التفاوضات المصري في هذا المشروع كان مدعما بمشاركة البنك الاهلى للمصرى رئيسى للمشروع.

وحضر مراسم التوقيع وزراء النقل والواصلات والكهرباء وشئون مجلس الوزراء والصناعة والعمالة للتخطيط ورئيس هيئة الاستثمار ورئيس هيئة قناة السويس ومحافظ بورسعيد.

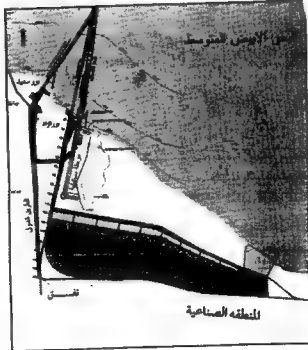
| | | | |
|-------------------|-------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق الثريفة | اسم كاتب المقال : | حمدي تمام |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ٤١١٧٣ |
| المصنوع : | الاهرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٨/٢٩ |

قبل الزيارة المرتقبة لرئيس مبارك

ميناء شرق بورسعيد يسابق

الزمن

• خطر الممرات
الماضية وإنشاء
أرصفة الطوابق
وتجهيز المنطقة
الصناعية
□
• الميناء الجديد
نموذج للتنسيق
والتكامل بين
الدولة والقطاع
الخاص



موقع الميناء المقترح

تصميم

حمدي تمام

فى موقع ميناء شرق بورسعيد .. المشروع القومى العملاق.. تجرى الاستعدادات لاستقبال الرئيس محمد حسنى مبارك فى زيارته التاريخية المرتقبة للمشروع.. حيث تحتشد الجهود.. ويتواصل فكر وجهد الإنسان المصرى.. وتمتزج عبقريته مع عبقرية المكان فى ملحمة رائعة.. تقدم للعالم إنجازاً هندسياً جديداً يفتح على البحر الأبيض المتوسط ومع قناة السويس.. بوابة جديدة لعلاقات التفاعل النشط بين مصر والعالم.. ويجسد عزم وتصميم القيادة السياسية على استغلال الإمكانيات الواعدة لتلك المقعة الحيوية التى تلحقى عنها شرايين التجارة الدولية.. وتعتزم بورسعيد قناة السويس.. وفتح أفاق جديدة لعبور مصر إلى القرن المقبل، وتحقيق آمال شعبنا فى مستقبل زاهر.. وحياة أفضل.

اسم كاتب المقال : حمدى عام
رقم العدد : ٤١١٧٣
تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٨/٢٩

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة
الموضوع الفرعى :
المصباح : الاهرام

٢٨٠ ألف فرصة عمل يستوعبها الميناء والمنطقة الصناعية

● بدء تشغيل

الميناء والمنطقة

الصناعية عام

٢٠٠١ بـ

من ٢٠٠٧

ومراكز الخدمات

أوروبا والشرق.

تفكير إيجابي

يقول الدكتور عبد الحليم بسيوني عميد مركز البحوث والاستشارات قطاع النقل البحرى، لقد أثير في البداية لن اختيار المنطقة الواقعة شرق بورسعيد لإنشاء الميناء الجديد داخل ميناء حيث التزى الطبيعة الرائعة ولقى تعرف المنطقة لمناطق العالم من مختلف الحروب السابقة اختياراً بديلاً للصواب لكن مثل هذا الرأي لم يكن صحيحاً بالضرورة لعدة أسباب أهمها أن استخدام المناطق التى تتمتع بهذه المميزات والصواب قد يكون تفكيراً إيجابياً، لأن عدم الالتفات لمثل هذه المناطق سوف يجعل من المنطقة جزءاً مهماً لسنوات مقبلة، ويعد من نصيب هذه المنطقة وتحقيق الاستثمارية ما بين منطقة بورسعيد وشمال سيناء.

ويوضح - بسيوني- ذلك فىقول: أصبح الآن سقطة شمال سيناء، تبعه أكثر من عشرة كيلو مترات عن مدينة بورسعيد إلا أن منطقة ميناء شرق بورسعيد كانت دائماً منطقة عازلة حالت دون استغلال بورسعيد تجاه الشرق (شمال سيناء)، وكانت هذه ولكل هذه الأسباب والاستثمارات التى للتكلفة لدى تملك نصف خيال الحروب السابقة، وقد أظهرت الدراسات الأولية لمشروع الميناء ارتفاع تكلفة الأشغال الخاصة بالميناء عن المعدلات العادية، لكن ضاياً للوقت واستراتيجية تثير هذه التكلفة بالإضافة إلى أن هذه الزيادة سوف تتركز في الاستثمارات الأولية فقط ولكن فى المقابل سيكون العائد مثلاً مع أصحاب هذه المنطقة والمستغلينها الاستغلال الأمثل مع إمكانية إيجاد كفاءات سكبية بها مستقبلاً وتعظيم التلحاح لاجتماعات الميناء.

ويضيف أنه على الرغم من التغيرات الحديثة العالمية التى أصعد الدراسات الجديوة للمشروع العملاق قد اشارت إلى أنه مع أفضل الظروف - يمكن البدء فى تشغيل ميناء شرق بورسعيد في عام ٢٠٠٧، إلا أن الفكر الوطنى المصرى من إدارة وتخطيط

كما يدعم الاقتصاد المصرى ● ضرورة إنشاء وإدارة ميناء شرق بورسعيد وجذب المستثمرين من مختلف القنين السبعة مطامحهم للرأى التطويرى فى التصنيع والاستخدامات القياسية العالية واستخدامها لأحدث التقنيات التكنولوجية من معدات ونظم للخدمات لتصبح ذات قدرة تنافسية عالية، ولتتعامل بصورة مع انماط السفن المستقطبة بخدمات الأحماد وحفظ موقع مصر الجغرافى الفريد فى قلب خريطة العالم التجارية.

أفضل الموانئ المحورية

لظهورها الأبحاث والدراسات، أصدر الرئيس محمد حسنى مبارك توجيهاته وتكليفاته للجهات المعنية بتعمية كل الموانئ وتركيز الطاقات لإنشاء ميناء شرق بورسعيد ليكون من أفضل الموانئ للمحورية المركزية ليس على مستوى شرق البحر الأبيض المتوسط فمصر ولكن على المستوى العالمى حيث انحراف المصطفى عن مسار الملاحة العادية وبقوعه عند مطفى القارات الثلاث.

ركز الرئيس فى توجيهاته على أن يكون الميناء الجديد على تقنية بحيث يلبس احتياجات مستخدميه وأى يتوفر سرعة الانجاز للأعمال المختلفة مع الرونة وانخفاض التكلفة بآلية حصول مصر فى النهاية على مصيودها العالمى من التجارة الدولية للظروف بحراً وبن

كيف تبدو ملامح العنصرية فى موقع ميناء شرق بورسعيد بعد شهرين طويلة من بداية العمل فى هذا المشروع الذى يسابق الزمن؟

وما هى الافاق الزمنية التى يتيمها لدعم الاقتصاد المصرى، وتكيف حركة التجارة الخارجية، وتداول بضائع القارات، وجذب الاستثمارات المحلية والعالمية للمنطقة. هذه الحقائق الأساسية هى التى دعت - وبالتحديد - الرئيس محمد حسنى مبارك إلى تشجيع فكرة استغلال عبقريته المكان، وإقامة ميناء سدوى عالمى فى منطقة شرق بورسعيد التى تجاور قناة السويس وتقع عند ملتقى القارات الثلاث.

رؤية ثاقبة

● إن صناعة الموانئ بمصر يمكن أن تلعب دوراً أكثر أهمية مما هى عليه الآن... وأن تكون أحد روافد الاقتصاد المصرى، خصوصاً أن نظام النقل العالمى له خصمته التى يجب علينا فى مصر أن نرصدها أولاً بأول، وأن نحاول دراساتها والاستعداد لمواجهة ما بها من سلبيات والاستفادة القصوى مما بها من إيجابيات ومزايا. استثمارات تومض دور مصر فى الاقتصاد العالمى ويصير نقرة تميز موقعها الجغرافى.

● لا إلا تستخدم مصر دون تشجيع خدمات النقل عموماً، واتساع مظنة الموانئ المصرية خارج إطار الموانئ الدولية والعالمية بحيث تصبح الموانئ الجديدة أحد الركائز الاقتصادية للاستثمار والصادرة وتعتبر جنب للتجارة الدولية، وتؤثر فى حرس العمل

وتقوم وزارة النقل والمواصلات بربط البناء عبر الشبكة العمودية لنهر النيل شرق الأوسط ومع إنشاء كوبرى القردون للسكك الحديدية وكوبرى القنطرة للسيارات ونفق للسيارات جنوب بورسعيد سيصبح البناء مرتبطا ارتباطا وثيقا بالشبكة الرئيسية للنقل.

تعزيز دور القناة
ويؤمل الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن معدلات العمل في البناء تميز وفقا للبرنامج الزمني المحدد لها مشيرًا إلى أن كراكات القهبة تقوم بتنفيذ عمليات تصريف الجسرى للأحياء السكنية، وتصريف الحاويات والتي يبلغ حجمها ١٢ مليون متر مكعب من نواتج تصديرها والميناء وتطابق تنفيذها ١٦ شهرا بهدف الوصول بالميناء إلى أعلى كفاءة، حتى يكون قادرا على استيعاب جميع سفن الحاويات والأجبال القادمة منها في اسطول النقل البحرى العالمى مهما بلغت حمولتها.

ويضيف الفريق أحمد فاضل إن الاجهزة المختصة بالهيئة قامت بتحديد موقع الملح الجنوبي للميناء الجديد وتنفيذ أعمال كحفر على الشاطئ وكحفر العميق بالموقع وبناء تكسيات النقل الجندوى بطول ٤ كيلو مترات بينما استندت وزارة النقل لعمليات حفر الملح الشمالى للميناء من جهة البحر الايض التوسيع إلى ٦ كراكات علاقة تملكها مجموعة من الشركات الأجنبية لتجار للمار الملاحة بمعدلات تشغيلية غير مسببة.

ويؤكد رئيس هيئة القناة أن تثير ميناء شرق بورسعيد على قناة السويس هو اثر إيجابي يتناسب وحجم الزيادة المستقبلية في حركة سفن الحاويات من وإلى القناة لتفريغ حمولتها أو استكمال رحلات الأبر، الذى سيسهم في زيادة دخل القناة

● المرحلة الثانية وهي تتكون من استكمال وصيف الحاويات بطول ١٢٠٠ متر أخرى ليصبح الطول الاجمالي للوصيف ٢٤٠ متر

● المرحلة الثالثة امتداد وصيف الحاويات بطول ٣٠٦ كيلو متر

● أما للفتحة الصناعية كمرية وتقع جنوب للبناء الجندوى وتصل على يد قناز بالوتة فقد بدأت أعمال تجهيزها وتنسيقها وتنشيطها والصيانة الخفيفة والتوسيع والصيانة وركزت الخدمات الصناعية وتبنت مساحاتها الاجمالي حوالي ٢٧٠٠ كيلو متر مربع وثانيا للفتحة الادوية القاهية وتقع شرق

الفتحة الملقح الصناعية وتقع شرق وقد قسمت الفتحة الصناعية إلى شرائح وكل شريحة مخصصة إلى خمسة أقسام وهذه الشرائح تتراوح مساحتها ما بين ١٢٥ و ١٦٥ مليون متر مربع وتتضمن هذه الشرائح على شوارع ومساحات كحفر حسب احتياجاتها يسمر خمسة شتوية لملح شمسد على ٥ سنوات.

فرص العمل الجديدة
ومن المتوقع أن يتوسع مشروع شرق بورسعيد فرص عمل جديدة منها ٢٨ ألف فرصة عمل مرتفعة على البناء الجندوى و٤٤ ألفا للخدمات الثقيلة و٢٧ ألفا للخدمات الخفيفة و١١ ألفا للصغيرة و١٢ ألفا لتركز الخدمات الجندوى و٣٣ ألف فرصة عمل بالإضافة إلى ١١ ألفا للملاحة غير المباشرة ليصبح الرقم الاجمالي لفرص العمل الجديدة حوالي ٢٨٠ ألف فرصة عمل تسهم في إيجاد مجتمع عمراني جديد لا يقل عدد سكانه عن ٨٠٠ ألف فرصة عمل بما يسهم في حلحلة السكان في القرى القديمة في إطار التنمية السكانية الحالية التي تهدف إلى إغلاء توزيع القرية السكنية.

ومنذ شهرين بدأت كراكات الأرض التي سيقام عليها ميناء شرق قردون سعيد كسرا من تأسس منذ أكثر من عشرين عاما من أرض طحية داخل صحراء سيناء على الجزء الأسيوى من أرض سيناء، ولكن الوقت تغير تماما بفضل الشرائح والكراكات، المصرية، وتبنيته تضاف جهود العديد من الوزارات وشركات يسهل الرئيس خلال زيارته التوقعية لمشروع إنجازات تمت في مجالات عديدة وإلى عدة قياسية غير مسبوقة.

فقد انتهت أعمال تطوير منطقة الميناء والمنطقة الصناعية من الأتقام ومخلفات الحروب واشتراف القروى المساحة على تفتت هذه للمار بكل فة

● وبالتحديد المنطقة الصناعية هناك مشروعات جبرى تنفيذهما مثل مشروع مجموعة مصر الصلب ومشروع للمصن لى الحديد الاسفنجية ومشروع تصنيع لباد الكبرياء بهدف تصدير

شهر أغسطس الجارى بنظام الـ B.O.T بهدف تطوير الأعمال الادوية والتمويل واستكمال القوية العمالية في هذا المجال وضمان تنمية حجم تداول الحاويات على المستوى الاقليمى.

ويضيف ان الدولة لم تتوان عن تحمل اعباء إقامة البنية الأساسية البحرية والريفيو والفتحة للاعبية واعمال الخدمات التي تصل لتقنياتها إلى أكثر من مليوني جنيه مصري وذلك في إطار مساندة الدولة لدورها الجندوى التي يتشغل في التوافق بين مآخوذهم من أعمال التخصيص ووضع الأنظار لتمام المشروع والمواد التي يقوم به القطاع الخاص في مجال الاستثمار.

ويؤمل ان تكافىات الرئيس مبارك بإسراع الخطى في تنفيذ المشروع الصناعى - الكلاام سائلا للواء مصطفى صادق - فقد تم تخصيص مساحة قدرها ٢٢ كيلو متر مربع للميناء و٨٧ كيلو متر مربع للمنطقة الصناعية والتجارية وتم تقسيم الميناء لتشتمل تداول الحاويات الحديثة والرياضات العامة والرياضات المائية السائبة وأصب

كما تم تخطيط الميناء وفقا لامتداد الخدمة السائبة حيث الامتداد الممتدة على امتدادها واحدة وما بعد من كراكات استخدام الانشاس المسلاحة لخدمة الحاويات وسيمر خروج يدخل السفن بحيث يستطيع للميناء بعد استكمال الخطط والاكمل تداول ما بين ٨ و ١٠ مليون حاوية سنويا هذا بخلاف البنية العامة.

ويحتل ان الخطط العام للميناء يتمس بالزيرة المستقبلية فمسوف يصاحب لاصال الميناء الامتداحة والقدرات للخدمات لاعادة التفتش مثل مركز الشرق ومراكز اللوجيستيات بالإضافة إلى خدمات صيانة البوحدات العامة ومجموعة الخدمات المختلفة من التوكيلات والملاحة والبنزين وشركات التأمين وشركات التفتشات البحرية هذا بالإضافة إلى أن تجاور الميناء مع المنطقة الصناعية سوف يساعد على تنشيط أعمال البناء الخفيفة.

مراحل المشروع

ويتكون مشروع شرق بورسعيد من عدة مراحل وقد بدأ التنفيذ الفعلي المرحلة الأولى منه التي تشمل:

- إنشاء وصيف للحاويات بطول ٢٧٠٠ متر
- حفر قناة الدخول من البحر الأبيض المتوسط.
- دائرة الموانئ الداخلية وحلجز الأواج.
- قناة الدخول من تفرعية قناة السويس

أما المراحل التالية من المشروع فقد تقرر تنفيذها حسب الحاجة وطبقا لتطور حجم التداول داخل الميناء وتشمل:

وتنفيذ وتبني عالية قد تمكن بزواج من إعداد الخطط العام للمشروع لكي يبدأ النشاط الفعلي للميناء في منتصف عام ٢٠٠١ بالامتداد الأمتل لتقانة القوة في الدراسات وتحجيم نطاق الخضم بها.

وقد استند مشروع ميناء شرق بورسعيد إلى الدراسات التفصيلية التي أعدها نخبة متميزة من علماء مصر وخبرائها، ولم يزل يواصل العمل المشروع على وضعها على وجهتها التي أملت اختيار تلك البقعة من أرض مصر. بل كانت الكراكات الواقعة لذلك المنطقة أساسا وإسنادا لاتخاذ قرار إنشاء الميناء الجندوى للمعلاق شرق بورسعيد.

روح العصر

ويؤمل اللواء مصطفى صادق مساهلة بورسعيد الرجل الذي يتبع بهمة وشأن المشروع الكبير منذ بدايته وإلى أن مشروع ميناء بورسعيد يعد عملا متميزا تسفحها في بناء الموانئ الحديثة، فإنه من ناحية أخرى يعد مالا للتشويق وتكامل الآثار بين الدولة من جهة والقطاع الخاص من جهة أخرى وبمسجل تاريخ كبرى المسعد حسيه باراد. ليس فقط، قراهه على إقامة هذا المشروع العملاق.. بل كيقبل الميناء بصفاء ورفيق جديدة تتلق مع روح العصر.

يقول المحافظ : انه لم يكن خلفيا على الدولة عندما قررت إتاحة الفرصة للقطاع الخاص للاستثمار في المشروع الجديد . إن تلك المساهمة في المشاركة تتفق مع المفاعيم المتطورة لادارة الاجيال الجديدة من الموانئ الحديثة حيث لم يعد ذلك من مستوطنة الحكومة لما تتسم به لادارة الموانئ الحديثة من المرونة الكاملة والسرعة والازمنة والمتابعة لتطلبات السوق.

اكتساب الخبرة العالمية

ويضيف اللواء مصطفى صادق ان ممدا شراكة القطاع الخاص في إدارة ميناء شرق بورسعيد هو ما تم الاتفاق علىه معال. فقد تم استناد وإدارة استحداث الميناء تداول الحاويات أو إدارة عالية متخصصة لها من الخبرة والقدر على إدارة الميناء، بأعلى كفاءة وخلال فترة تشويشية وترويجية استند إلى الاسلوب الطبي الفعالي وقد تمسك لهذا الفرض شركة متخصصة بصيرة وفقا لآكام قانون الاستثمار نظام المناطق الحرة براس

مال اجنبي ٨٠٪ ورأس مال مصرية ٢٠٪ وتبلغ مدة استياد الشركة ٢٠ سنة وفقا للمعد الذي ابرمته مع وزارة النقل والمواصلات في المعاشر من

| | | | |
|-------------------|-------------|-------------------|-----------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القريضة | اسم كاتب المقال : | محمد ابو السعود |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ٤١١٨٢ |
| المصدر : | الاحرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٩/٧ |

مبارك يقوم بزيارة ميدانية لمشروع شرق القريضة ببور سعيد لتابعة معدلات الإنجاز فى الميناء والمنطقة الصناعية

استقبال شعبى حافل من أبناء بورسعيد للترحيب
بالرئيس مبارك وتجديد البيعة لرئاسة جديدة

المجرى الملاحي للميناء يقام على مستوى عالمى بتكلفة ١,٥ مليار جنيه ومحطة
الخواويات تستوعب ٣,٥ مليون حاوية سنوي

المشروع العملاق ببور سعيد يخلق صناعات جديدة ويوفر

٢٥٠ ألف فرصة عمل للمئات

متابعة:

محمد ابو الشهود

حمدي تمام

صابر عبد الوهاب

تصوير: أحمد عفيفي

عبدالمستار يوسف

محمد عبدالفتاح

الموضوع الرئيسي :

سم كاتب المقال :

رقم العسلد :

تاريخ الصدور :

المصدر :

و له اتصال بزي، بعد إنشاء النفق
وحدي.

مفتة لبيضا متاع عامة غير مصنف
ويات ولكن ليس في هذه المرحلة، فهذه
مفتة مضمرة على مصنف الحوايات

وہذا کیونکہ اس کی تعلیمات میں
وہذا کی تعلیمات میں

المهندس سليمان متولي إن طول
البناء سيصل في المرحلة الأولى
11 متر وأنه سيتم تعميق القناة
لحل في المستقبل وفي حبل طولة

| | | | |
|-------------------|-------------|-------------------|-----------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق الغريبة | اسم كاتب المقال : | محمد ابو السعود |
| الموضوع الفرعي : | | رقم العدد : | ٤١١٨٢ |
| المصدر : | الاهرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٩/٧ |

وقد صنفه هذه الاقفاص عمارات القديس الانصار التي تحفقت في عصره . كما تاملت تماثيل الجامعين موجهة بالرئيس محقق الاجازات العملاقة التي ترسم اليوم صورة جديدة لاسر . واحتلت الدواجر والباين التي مر بها مركز الرئيس من تالار الجميل إلى مبنى للحائفة بالالاف من المواطنين ومئات من الاقفاص التي صعدت بصورة لم تشهدها لها بورسعيد مثلاً من قبل . حتى ان الاقفاص قد غشت الطريق كله رغم اختلافه عدة مترات وضعت بكتريتها وكثافتها سفها على طول الطريق . وهي تحمل عبئا الشكيد والمباردة للرئيس والاشادة بالانجازات الهائلة والمشروعات العملاقة التي يعمل الرئيس على تحقيقها من اجل اسعاد المواطنين . وتؤمير فرس المعيشة للاجيال القادمة . كما لتحول ميدان الشهداء حيث يتم مني الحائفة إلى شطه من نور بواسطة الالاف من السبات الكهربية الملونة طوال ليله لاسر .

ومذ المنطق الباكور زحف آلاف من اهل المناطق القريبة والقرى والشموس التابعة لمحافظة بورسعيد ومن قرى الميسانيين في شوب وجنوب الدائره المشاركة في تهيئة الرئيس لمرجه . يعملون للاقفاص والاعلام ويريدون الاضاح عن منزل الجميل لتهيأها بفتح الرئيس مبارك وسامع اصحاب الطابع بالريسي في توبع الالاف من المصور الخالصه بالريسي على اللوالبين الذين قلما يرفعها على اعنة التارة في كل مكان .

بشكه يظهر اللوالب فعلا . وبسبائك تدوين اليوم للبع فمما يتخط مشرع شرق بورسعيد . وقدا في القوبر ان شاء الله على سيناء ثم في خليج السويس ثم في وادي الكنتور الجنوبي له او وقفا ثم قايلا عند هذا القدر . مستند من هذه الاقفاص حتى السنة الستة ٢٢٠٠ كيلو في هذا الجبر . بلانا في ابل انشعبي ثمين السنة كيماء الكنتور ملبارا وشركه عالية بذات العمل . معذك . عند كوبري الفران عند كيلو ١٨ جنوب بورسعيد وهو خط السكة الحديد وينتقل في ماير القادم ويعد ١٩ كيلو عند الكيلو ١٨ ونصف على وجه التحديد هناك الكوبري المصري القبابي الذي سيخسب لسيارات . وبعد ذلك نصل إلى شرق بورسعيد ثم بعد سكة حديد تخرج من كوبري بورسعيد وتتفرع في الرماله وينتشر القيد ويعد كيلو ٢٢٥ كيلو . وقدا انتهى فعلا في شرق اليوم الكنتور وينتشر القيد . وقال الكنتور الجنوبي على يورج هذا سبنا ٢٨ سوبقا طحات الكهروا . بن محلات توابد ١٨ وشورلات وسولات ١٠ ونجد له هنا عند المسارحة بناءا محل للشيخ ابراهيم ابراهيم ١٩٤ كيلو . فقال محق سبنا . عشان نزع ٤٠٠ كيلو فيلوا ونحتها بن ٥٠ متر ميه حن غان يندل تحت التارة . وقد تم فعلا وسيتم عمل خط الغاز يصل إلى منطقة شرق بورسعيد ثم يصل للعرش بيلي ٨٩٠ كيلو ثم يتجه جنوبا إلى عين موسى طول ١٥٠ كيلومتر ثم بعد بمسلة ٤٠ كيلو للين السنة استدارا على يمل إلى سبنا . واصناف الكنتور الجنوبي ان الكبار الكلي لخريطة عراقية على علم بها مسلة الرئيس مبارك في عام ١٩٨٢ بدأت تقور فعلا اليوم في شرق بورسعيد كيون . من سبنا . وقدا باتن إلى في خليج السويس ثم بعد غد في جنوب الراوي في توشكي في جنوب اسمر . وقالنا هناك خريطة لتتقو والممرار ينتشر . وأشار إلى ان خلال هذه الفترة وحتى عام ٢٠١٧ ستستضيف هذه المنطقة من ملايين مسافرين في جميع القارات او سبنا . ثم جنوب بورسعيد في مصر الكنتور الجنوبي بطلوه اليوم اميل بكير في اسر . وبعد ان تقف الرئيس مشرع شرق بورسعيد قام بزيارة لحيه بورسعيد حيث خرجت للبيبة كها في مظاهرة عبر رافعة شراع الرئيس ليدع زبانه جديدة . وكانت مدينة بورسعيد كمن انتابتها من شرب وشيوخ ونساء . واقفل كل خرجت من الصباح باكورا في انتظار سوك الرئيس . وقدا قبل المواطنين الاقفاص والترحب والقيده ليليتهم الفترة زبانه جديدة

وقد تم تسليم الرئيس لشارة الرابعة منذ اسبوعين وبدأ من تسليمها لاجرائهم وبعد شهرين ستظهر اثر علمهم . وقال ان القاب الاساسية متوافرة لخدمة المنطقة بالكوبرا . وصلت فعلا منذ شهر ونصف وفي اللوالب انقوا كهرتارية فترتها ٧ مياوات والشمسية للواء بدأ خط المياه من القنطرة شرق بطول ٢٢٠ كيلو وستتهي في ديسمبر المقبل من هذا العلم . ثم قدم الرئيس كمال الجنزوري رئيس الوزراء شرحا امام الرئيس فقال : بسم الله الرحمن الرحيم سيادة الرئيس هذا المشروع هو مشرع عملاق هو جزء من شيء كبير جدا وهذه فرصة تشرلنا بمشور سيادتك ما . وقبل ان تطلع من هذا المشروع ستقف وقفا ميمما يتخط للمشروع على مسافة سبائك الان الله تم توزيع المنطقة ١٠٠ ب . و . ج . و . ج . سبنا من د .

واكد رئيس الوزراء ان الأرض التي بلغتها لتسليمها إلى شخص ولا يدك إلى يسطها لحد وهناك متاعه يومه . وقال لقد تم تسليمها لمرارة في ١٨ ديسمبر الماضي إلى جوب خليج السويس وكان يومها عربا عربا توتعت وانتست ورويا جدا باتن إلى ميسايفك ستري امرا لا يكتف اللوالب المصري ان يصفه . وهو ان يتم استاء ٢٠٠ مشروعا على الارض لخدمة والتامعة وشركايات في شكل ٨ مشور هذا اسر لا يمكن الإنسان ان يولعه . وقال الجنزوري ان مشرع شرق بورسعيد كما شرع الزبانه ولكنه جزء من شيء كبير جدا . وأشار إلى على مدى ١٨ سنة نعمل من اجل خريطة عمرانية جديدة لاسر . وكان يبدو لكسنا له كان حلا . واصناف الجنزوري ان الموانئ قد لا يعلم ان ما افق من مستطال خلال ١٨ سنة هو ٩٨٧ مليار جنيه ووجه من هذا البلاغ لاستثمارات لبنية الاساسية قدرها ٢٧٥ مليار جنيه . وقال الجنزوري ان هناك امرا كبيرا جدا ولا بد في مشرع لوانا بل هناك شرايين حياة جديدة تساب في مشور مصر . ان رومها إلى بداية القرن الماضي . محمد على اقام فعلا مصر الحديثة ولكنه تعامل مع كليل الملقب القاتم وهو ٢٠٠ سنة من مساحه مصر اذنا ٠٠ . وقال القين واقام القاطر وسعد القطن . وكان دخل الجبر . وارجعنا إلى نصف القرن الحالي سخدم اسد العالي عمدا لاسر . كان امرا ميمما وكبرا جدا . ولكن اتم لخدمة الكبار القاتم . ولكن الحدث الجديد في عهدك ياسيداه الرئيس . وهذا ليس مساحه من موانئ مصر . فكماله كله يتكلم مع اليوم هو ان هناك خريطة جديدة كان القطن وسيمون انها مجرد حلم فاذا

ولصاف ان لكل موجود حاليا وهناك مخطط ان ينشأ مطار جديد في منطقة شرق بورسعيد ان شاء الله ٠٠ . وقال ان هناك شركة استثمارية ستقدم مسارا جديدا في المنطقة التي تخدم التجارة العالمية . وتسايل الرئيس على الأرض لتحمل فرد محافظ بورسعيد قائلا ان الأرض شديدة ولابد ان يحدث بها تعديلات بالكامل إضافة من ٨ إلى ١٠ أمثال . ولصاف انه سيتم ايضا عمل القطار الجديد وان محطة ليا . تبلغ ٢٢٩ كيلو متر مشرع وتسايل الرئيس عن مدى الانشراح إلى القطار فقال المحافظ هو ربط الأرض إلى هناك ماريا ليا سبنا من العرض حتى تركيا وسيمر من المنطقة لكونها خطه القوبر الرئيسية . ولصاف ان القطار مستطال تمام على مسلة ٨٧٩ كيلو متر مشرع ومنطقة سبنا على ١٠ كيلو مترات موطاة والقاب التطبيقية عبارة عن منطقة مزارع مسكية حيث توجد بحيرات تبلغ مساحتها حوالي ٩٠ هكتار من مزارع مسكية . ولصاف انه في سبنا لخدمة الاقفاص التي تسليها إلى خط وتوزعها على المستثمرين وهناك ٢٠٠ قرية في خمسة زوايا . وما مهم لهذا العرض سبنا ان المستقيم . وأشار إلى ان سبنا ٢ مليون متر مربع منها تصاد . لا فله ٢ مليون متر مربع بها مصنع جديد والقائمة الثانية بها مصنع جديد لحد مساحات بورسعيد قائلا ان الموح الصناعي وموقع المياه مشور فرس ليل كوبرا جاد على جنوب المنطقة لسبنا . فهدت المنطقة ستكون من اقلها للناطق وجامعة لتواين فرس . عمل كوبرا جدا لا تكل من ٢٠٠ ألف و ٢٥٠ ألف فرصة كمن للكتاب . وتسايل الرئيس عما اذا كانت الأرض التي تم تسليمها في ترة السبات قد تم مزارع شري منها . فقال المحافظ انها في مزارع لالة لسبنا ملوكة لاسر بها نسبة ملوكة . واصناف ان القطار سيميل للمنطقة لحد هذا العام وكما ستصل السكة الحديد في منتصف ٢٠٠٠ ويبدأ تكون جسيم خدمت كالتحت . كما يتم دراسة المشور المصفي بوراة الاسكان وقاد موجهها حديثه الرئيس في الزبارة القليلة سبنا هناك كليل من الله . والتسبنا الرئيس مبارك من المصالح التي لقيت فقامت لاسر موجهها حديثه للصين مستعان الجديد كيويا . وقام لاسر شركة تمويه على مساحه استثمار ٢٠٠ ملايين متر مربع والقطران تنهها شركة تنية اخرى مساحه حوالي ٢٤ مليون متر مربع وشركة التمنية تعمل

| | | | |
|-------------------|------------|-------------------|-----------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القضية | اسم كاتب المقال : | الجريدة |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ٤١١٨٥ |
| المصدر : | الاهرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٩/١٠ |

رأى الأهرام

شرق بورسعيد... ومواجهة الدولة

يعتبر مشروع شرق بورسعيد الذى زاره الرئيس مبارك قبل ايام ولحدا من ايام مشروعات مصر العملاقة وهو يمثل بوابة مصر الحديثة على التجارة الدولية ويستثمر موقعها المميز على ملتقى طرق وقارات العالم.

والشاهد ان كل عناصر النجاح توافرت لهذا المشروع الحيوى الذى ينفذ فى معقله على عاتق شركات مصرية وعالمية تتحمل العبء الأكبر فى تكليفه وقادرة على جذب استثمارات دولية له.

إن مشروع المنطقة للصناعة شرق بورسعيد نموذج لعقد يوازن بين حقوق الدولة وحقوق المستثمرين ويوفر على الحكومة الاستثمارات الضخمة التى يتكلفها المشروع، ويمثل تكاملا مع سائر المشروعات العملاقة فى شتى وجنوب شرق اسوان وفى السويس وسيناء حيث يجرى تشييد قلاع ضخمة سوف يتركها التاريخ باعتبارها ضرورة وطنية لغرضها التكتسى السكاني الضخم والمزاد فى وادى النيل وفرشتها الحاجة إلى فرص عمل جديدة تسدوع اجدال مصر المتعاقبة كما فرضتها الرغبة فى توزيع عادل للفرص والتنمية على اقاليم مصر المختلفة كي يتولى لكل إقليم نصيبه العادل من التقدم والنهوض.

وليس من شك فى ان إقامة هذه المشروعات القومية العملاقة كانت خيارا حتميا وضروريا عاجلة لمواجهة التطور الضخم الذى حدث على مسيرة الاقتصاد العالمى واعتماده المتزايد على مؤسسات إنتاجية وصناعية ضخمة تقوم على الاستثمارات الخاصة وتحسن استخدام التكنولوجيا المتقدمة تؤهل نفسها لتحمل اعباء البحث العلمى الذى اصبح جزءا اساسيا من العملية الإنتاجية لتي تتمكن من اختراق الاسواق العالمية والصمود فى وجه المنافسة الدولية واجداد جيل جدد من العمالة المؤهلة والمبررة التى تستطيع تطوير صناعة فى التصدير التى التكنولوجيا ومعارف العصر وتحقيق طفرة ضخمة فى التنمية التى لايزال يشغل واحدا من لخطر التنمية التى تواجه العمل الوطنى فى المرحلة الحالية.

والحقيقة ان الدولة ابركت منذ بداية مشروع الإصلاح الاقتصادى ابعاد طفرة الضخمة التى سوف تشهدا مسيرة الاقتصاد العالمى نتيجة التطور التكنولوجى الهائل فى الاتصالات والواصلات والتدفق الضخم فى المعلومات وإتسار أدوات مالية عصرية تنقل رؤوس الأموال عبر عالم جديد تكسرت حدوده وحولجزءه السياسية والاقتصادية والجغرافية وهو مايعنى ان مصر ابركت مبكرا أهمية الإعداد للعمولة وبناء مؤسسات الدولة والمجتمع المعنى على أسس صحيحة من خلال توسيع قدرة المؤسسات المعنية على استيعاب المعارف الجديدة وقراءة التقنيات المتلاحقة فى العالم فراءة واعية تساعد على تهيئة ظروف افضل لتتوافق والتعامل مع هذه التغيرات.

إن الإعداد الصحيح للعمولة لايمكن ان يتحقق إلا عن طريق تنمية القدرة التنافسية المصرية لمؤسسات الإنتاج الوطنى كي تكون قادرة على زيادة نصيب مصر من حجم التجارة الدولية وهو مع الأسف لايزال محدودا واستثمار الميزات النسبية التى يمكن ان تهيئ لحصر فرصا افضل فى سوق المنافسة وبين هذه الميزات النسبية الموقع الجغرافى المتميز لحصر ولاذى يتجلى بوضوح فى مشروع شرق بورسعيد.

| | |
|-------------------|--------------------------|
| الموضوع الرئيسى : | شرق القرية |
| الموضوع الفرعى : | رقم العدد : ٤١١٨٥ |
| المصدر : | تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٩/١٠ |
| | اسم كاتب المقال : |
| | دلال العطوى |

ماذا تعنى

شرق القرية

لاقتصاد مصر

ويضيف محافظ بورسعيد:

أشأتنا أن رأينا حسب توجيهات الرئيس مبارك
يكون لينا الحورى الجديد. على تقنية جيد
يبنى احتياجات مستخدميه وأن يوفر سرعة
الانتقال لكل الأعمال بمروا
ونخفض التكلفة حتى نأ
صممت نأ يند وعلى نفس
مستوى الأولى للصورة
المعالجة للحمل على نصيبه
الحمل من التجارة الدولية
ماتقولة بحراً ولتى تزدج فى النهاية بالمتنفر
الخصصى وأصبح للدولة.

لنعلنأ سايحأ أيضاً!!

ويقول اللواء مصطفى صافى محافظ بورسعيد
أن مشروع شرق القرية بالإضافة فى مكان
الحورى الجديد والمناطق الصناعية الخلقا
داخله سوف تحقق لنعلنأ سايحأ مصر حدث أن
ضم منطقة سايحأ جديدة توجد على ساحل
الحدر شرق بورسعيد بواجهة مائة نصل مسطحة
فى حوالى ٤ كيلو مترات وتتضم قرى سايحأ
ومنجعات ومراكز لخدمات السايحأ ومنطق
للترويجة السايحأ والأنشطة الترفيهية وتبلغ
مساحة هذه المنطقة السايحأ لداخل مشروع شرق
القرية حوالى ٢٥ كم.
وهذا أيضا فرصة اتية ومشرونة لامن
الغذائى الذى يتما فى مساحة نصل فى حوالى
٢٥ كم. إنشاء مزارع سمكة وحيرات فى المنطقة
للحصول بين التما فى لاهل على البحر الأبيض
المتوسط وهد التما لكل الاستخدمات الأخرى
فى المشروع المعلق...

● إلى منطقة شرق بورسعيد التى تقع بارتفاع
الضمان العربى لسيادة تموز بموقعها الجغرافى
الفرى على المستويين الدولى والاقتصادى حيث تقع
عند تقاطع البحر المتوسط مع لداخل التما لفتاة
السويس الذى تعمير حوالى ١٦ ألف سفينة سنويا
تامة لكل الخطوط للاتية العالمية. فهى بالتالى
منطقة تامل نقطة ربط دولية بين اسرات أوروبا
واسيا والفريليا. وتعد من اقرب الموانئ التى تخدم
التجارة العالمية وموانئ البحر المتوسط وجنوب
شرق أسيا. وتقرأ لاجم التجارة العالمية كصخم
حاليا وللتما مستقبلا مع احتمالية زيادة
استخدام قنالات العملاقة وفى ضوء محدودية
عدد الموانئ البحرية للؤلأة لواجهة متطلبات هذا
التطور. لتجهت بعض دول المنطقة للى إنشاء
موانئ محورية... هكذا بدأ اللواء مصطفى صافى
حديثه معى وهو لمسول الأول عن بورسعيد
والذى يشرف على المشروع كوزير لشرق القرية
لكل حملات وأمل فى القد القريب الواعد بالخير
لصير كلها.

ويضيف محافظ بورسعيد:

ومن هذا المنطلق كان توجه
الدولة لى استغلال منطقة شرق
بورسعيد ذات الامكانات
الاستراتيجية التى تكمن هذه
لوانى للحورى التى انشأت فى

معرض دول المنطقة. وذلك بغرض تأكيد الدور
الرئاسى لمصر على المستويين الاقليمى والعالمى
وجذب رؤوس الاموال والاستثمارات العالمية لمصر
وما يدعم المستوى الاقتصادى للمصر فى التعامل
مع التكم الاقتصادية العالمية الجديدة.

● وأسأل اللواء مصطفى صافى محافظ
بورسعيد ماذا يعنى مشروع شرق القرية
لاقتصاد مصر؟

فيقول أن مشروع شرق القرية يعنى بالازدحام
تواير حوالى ٢٨٠ ألف فرصة عمل لسيادة موزعة
على الأنشطة الصناعية واصلاح السفن لفرص
التاحة للادى العاملة الجديدة فى البناء لفرص
نصل الى ٢٨ ألف فرصة عمل و٤٥ ألفا للاستخدمات
للخيلفة ٢٧ ألف فرصة عمل للصناعات المتوسطة
وفى مجال اصلاح السفن سوف تتوالى ١١ ألف
فرصة عمل وفى الصناعات الصغيرة ١٧ ألفا و٢٢
ألف فرصة عمل فى مركز الخدمات كما توفر
للنطقة الصناعية لجماليا حوالى ٢٠٧ ألف فرصة
عمل وبذلك نصل جملة أعمالنا لالبحرنة الى ٣٣٠
ألف عامل وجملة العمالة غير الالبحرنة الى ٤٠ ألف
عامل ونصل جملة القوى العاملة فى مشروع شرق

القرية بجل لتتطه الى ٢٨٠ ألف عامل.
كما أن هذه العمالة الكبيرة لحد سوف تسهم فى
انشاء مجتمع عمرانى جيد لا يقل عدد سكانه عن
٨٠٠ ألف نسمة ويسهم فىضا فى تحريك هذا العدد
الكبير من السكان من المناطق ذات الكثافات

الاستراتيجية لارتفاعه بالدولى والعليا لى سيناء ،
لتصبح هذه المنطقة التى تبلغ مساحتها حوالى
٢٢٠ كم. فى حوالى ٢٤٠٠٠ فدان موزعة بالقدن
على نحو ان تتوسع شرق بورسعيد ذات المنطقة
التي تقدر ب ٤٣٠٠ فدان حوالى ٤٣٠ ألف نسمة
وبالوقلة ذات الالف فدان حوالى ١٠٠ ألف نسمة
٦٠ ألف نسمة لداخل مائة على مساحة ٦٠٠ فدان
٢١٠ ألف نسمة فى القطر شرق لالى ٢١٠٠
فدان بحيث نصل لكافة العامة الى ١٠٠ شخص
للطن.

دلال العطوى

اسم كاتب المقال : احمد العطار

الموضوع الرئيسى : شرق الصربية

رقم العدد : ٤١٨٧

الموضوع الفرعى :

تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٩/١٢

المصدر : الاحرام

مشروع شرق بورسعيد العملاق يستعد

للدخول مرحلة التشغيل

يبدأ في شهر أكتوبر القادم تشغيل مشروع شرق بورسعيد العملاق وذلك بـمستوية جزئية حيث سيتم تشغيل مخازن الترانزيت التي تمت اكتمالها. ويقيم بإنشاء للمشروع شركة تنمية المنطقة الصناعية شرق بورسعيد (الفرما) والتي يرأسها الدكتور أحمد

عضو مجلس إدارة شركة الفرما

ويقيم هذا المشروع على مساحة ٢٤ مليون متر في شرق بورسعيد.

صرح بذلك المهندس عمرو عمل

عضو مجلس إدارة شركة الفرما..

وأوضح أن الشركة تلقت حتى الآن ٦٣ طلبا من مستثمرين مصريين

لإقامة أنشطتهم في إطار للمشروع..

منهم ٤٥ مستثمرا طلبوا إقامة مشروعات صناعية و١٨ مستثمرا

طلبوا إقامة مخازن ترانزيت وذلك برغم أن التسويق الداخلي للمشروع لم يبدأ سوى منذ منتصف أغسطس

الماضي.

مخازن الترانزيت تبدأ العمل الشهر المقبل

.. و طرح المشروع للتسويق العالمى فى يناير

أول مصنع للكابلات الضوئية ينتج فى مارس

وهـ؛ مستثمرا مصريا يطلبون إقامة مشروعات صناعية

| | | | |
|-------------------|--------------|-------------------|-------------|
| الموضوع الرئيسي : | شرق القفريفة | اسم كاتب المقال : | أحمد العطار |
| الموضوع الفرعى : | | رقم العدد : | ٤١١٨٧ |
| المصدر : | الأهرام | تاريخ الصدور : | ١٩٩٩/٩/١٢ |

وأوضح المهندس عمرو عمل أنه سيبدأ فى يناير القادم التصويق العالمى لهذا المشروع. وذلك مع الاستعداد لإقتراح الميناء المصوى الجديد الذى سيقام فى شرق بورسعيد خلال يوليو فى عام ٢٠٠١ بحيث يتواكب بدء تشغيل هذه المصانع مع دخول هذا الميناء مرحلة العمل والذى سيحدث نقلة كبيرة وطفرة هائلة فى حجم التجارة بين مصر ومول العالم.

وأكد المهندس عمرو عمل: أن زيارة الرئيس محمد حسنى مبارك لواقع مشروع شركة

الفرما يوم الاثنين الماضى لها أهمية كبيرة، حيث تمثل واقعا مهما ومشجعا لكل المشاركين

والعاملين فى المشروع لسهولة تنفيذه فى القرب وقت ممكن .

وأوضح المهندس عمرو عمل: أن أول مصنع سيقام فى المنطقة الصناعية بمشروع شرق بورسعيد العملاق.. هو مصنع الكابلات الفسوفية (الفابير أوبتس) والذى تقبلمه مجموعة شركات الدكتور أحمد بهجت وسيبدأ إنتاج هذا المصنع فى مارس القادم.

ولقد بدأت استخدامات إنتاج الفابير أوبتس تزايد على التطور الكبير فى الاتصالات الحديثة والتقدم السريع فيها حيث سيخدم تدفق المعلومات

فى شبكات الإنترنت والمعلوماتية. هذا المصنع حوالى ٦٥ مليون جنيه، سينتج ٧٥٠٠ كيلو متر مربع من الكابلات سنويا، ويوفر ١٥٠ فرصة عمل جديدة. وقد شارك فى تأسيس شركة الفرما كل من شركة دريم لاند للتنمية العمرانية، البنك الأهلى، المقاولون العرب، شركة الاستثمار والتمويل المصرية التى يسهم فيها عدد كبير من رجال الأعمال المصريين.

أحمد العطار

